

1854/5 Disignaz

75

Contre la Dyspensie, Débilité, Faiblesse, Brulement d'Estomac

© 2006 by The American Psychological Association or one of its allied publishers. This article is intended solely for the personal use of the individual user and is not to be disseminated broadly.

LP
P50.2
1564
7320

1864

Devins & Bolton, Agents pour le Canada

Contre la Dyspepsie, Débilité, Faiblesse, Brûlement d'Estomac

TERRIBLE CALAMITÉ.

Hier, vers quatre heures du matin, M. Brydges, surintendant de la compagnie du Grand Tronc, reçut par le télégraphe la nouvelle d'un désastre épouvantable, savoir : qu'un train composé de pas moins de douze chars, à part la locomotive et le *tender*, et dans lequel se trouvaient quatre ou cinq cents émigrants était tombé en bas du pont St. Hilaire, haut de 40 pieds et que très peu de personnes avaient réussi à se sauver.

L'affreuse nouvelle ne se répandit dans toute la ville que quelques heures plus tard et causa la plus grande excitation et une alarme extraordinaire, d'autant plus que l'on attendait à cette heure là le train de Québec, dans lequel devaient se trouver un grand nombre de membres du parlement et des gens du pays.

Voici un récit circonstancié de cette calamité :

Les passagers qui se vait rouent à bord de ce train—qui était un train spécial—étaient tous ou presque tous des Allemands, qui s'étaient embarqués à Hambourg, le 18 mai dernier, sur le navire *Neckar*. Ils étaient presque tous de la Bohême ; un petit nombre étaient de la Pologne, de la Saxe, de la Suède, de la Norvège, etc. C'était une excellente classe d'émigrés, généralement composée de familles entières. La plupart se rendaient dans les Etats de l'ouest, un certain nombre dans le Haut-Canada, quelques-uns à New-York. Environ 80 d'entr'eux étaient restés à Québec, jusqu'à ce que les agents d'émigration eussent le temps de leur procurer les moyens de continuer leur route. La plupart d'entr'eux auraient probablement subi le même sort que leurs malheureux compatriotes, s'ils eussent eu l'argent nécessaire pour payer leur passage.

Le train se composait de onze chars à fret et à passagers de seconde classe, et de deux chars à bagage qui se trouvaient immédiatement après le *tender*. Il arriva à St. Hilaire à une heure et quart du matin et s'arrêta au débarcadère, qui est à un mille environ du pont. Il était alors en charge de Burucy, ingénieur, de Finn, un des meilleurs conducteurs des trains de la compagnie, et de Finn, garde-frein—*breaskman*. Il ne resta qu'un instant au débarcadère et se mit de suite en route pour Montréal. La nuit était si claire que le gardien du débarcadère vit le train s'embarquer sur le pont. Le pont-levis était alors ouvert, et quatre barges chargées d'avoines et de bois et remorquées par le vapeur *Whitehall*, remontaient le fleuve. La lampe rouge, signal de danger, était allumée et pouvait être aperçue à une distance de 1620 pieds. Le gardien du pont vit venir le train et prévoyant la négligence de l'ingénieur, il prit une autre lampe rouge, courut sur la voie et la fit tourner au bout de son bras, afin de ne pas laisser de doute sur l'opportunité du signal ordinaire. Mais le train continua de poursuivre sa route, et juste au moment où la troisième barge dépassait le pont, le train tomba dans le gouffre et tous les chars y furent précipités. Les autres avec un fracas terrible et en écla-

La locomotive frappa la barge immédiatement en arrière du pont et plongea dans la rivière, entraînant une partie de la barge au fond du gouffre ; la barge oscilla fortement, coula à fonds et disparut sous deux ou trois pieds d'eau, les deux extrémités sortant cependant de l'eau.

Le *tender* roula par-dessus la locomotive et disparut dans la rivière. Les chars à bagage

tomberent à plat et sont comparativement peu endommagés, en même temps que les chars de passagers tombaient les uns sur les autres dans une confusion et avec une rapidité augmentée par l'entraînement du poids qui les avaient précédés dans le gouffre.

Un seul de ces chars était garni de sièges, et par une chance étrange, il tomba en travers de la barge, la moitié restant écrasée sur le pont de la barge et l'autre restant suspendue au-dessus de l'eau. Les passagers qui s'y trouvaient reçurent un choc terrible ; mais quoique les sièges fussent arrachés, tordus et brisés, et que le toit fût effondré, le plancher et les côtés du char ne sont pas tachés de sang, comme on serait porté à le croire, et les passagers ne furent pas très rudement éprouvés.

Les autres chars étaient littéralement empilés les uns sur les autres et tellement brisés et entremêlés qu'on aurait dit qu'une masse énorme avait été lancée et relancée sur eux, comme pour les pulvériser. Amas de bouts et de morceaux de fer, de pièces de bois fendues, le linge déchiré, de vivres, de bagage et de valises — le tout ensanglanté et entremêlé de lambeaux de chair, de cadavres meurtris méconnaissables, de jambes et de bras placés dans toutes les positions, saignants, déchirés et présentant un spectacle que la parole humaine ne saurait peindre ! Cela se voyait à la surface. Si le spectateur avait le courage surhumain de jeter un regard entre les interstices, il apercevait d'autres cadavres, dans toutes les positions indiquant la violence du choc, et des bras et des jambes séparés du tronc : vraie caverne de victimes ensanglantées et d'horreurs épouvantables ! Mais rien n'était si navrant que les têtes de ces pauvres petits enfants qu'on apercevait çà et là : la pâleur de la mort donnait à leurs petits visages tachés de sang et blancs comme la neige l'apparence d'innocents sacrifices offerts à une divinité barbare.

Il est évident que la plupart des victimes ont dû mourir instantanément, d'après toutes les apparences. Tristes souvenirs, quand un pareil fait, en est la consolation ! La plupart avaient la figure meurtrie, et la tranquillité serene de la physionomie de quelques-unes des victimes indiquaient combien la mort avait dû être prompte.

L'alarme fut donnée aussitôt après l'accident.

et on télégrapha à Montréal pour avoir des secours. Les habitants des environs accoururent accompagnés de leurs femmes, et pendant tout le temps que dura l'œuvre du déblai, ces braves gens ne cessèrent de secourir les pauvres malheureux. M. Bridges fut immédiatement informé de l'accident et se rendit de suite sur les lieux avec les docteurs Scott, Howard et Hingston et un grand nombre d'employés du Grand-Tronc. Ils se mirent à l'œuvre en arrivant, avec une ardeur les plus louables.

Les médecins des environs ainsi que plusieurs autres médecins de Montréal, les Drs. Bibaud, Davignon, Rollin, Larocque, Allard, Brousseau, Benoit, Préfontaine, Frégeau, Chagnon, — se rendirent aussitôt que possible sur le théâtre de l'accident et prodiguèrent leurs soins aux blessés. Une seule opération — l'amputation d'une jambe fracassée au-dessous du genou — fut faite à une pauvre femme, qui supporta la souffrance avec un grand courage ; elle pria son mari, dont le désespoir faisait explosion à tout moment, de se calmer et de montrer plus de résignation.

Le train qui conduisit M. Brydges à l'endroit du sinistre était muni de provisions et de tout ce qu'il fallait pour porter secours aux malheureux, et un second train spécial fut dépêché d'ici à dix heures, dans lequel le maire, le juge Coursol, qui s'était fait accompagner de plusieurs hommes de la police de cette ville, MM. Doutre, Pominville, Duhamel et plusieurs autres messieurs s'embarquèrent, leurs goussets bien garnis de billets de banque dans la charitable intention de venir en aide aux victimes.

Plusieurs prêtres de Montréal et les curés de Belœil et des environs étaient aussi sur le théâtre de l'accident, faisant leur œuvre de charité et de religion.

La plupart de ceux qui n'avaient reçu que de légères contusions ou qui n'avaient reçu aucun mal, réussirent à sortir sans le secours de personne et immédiatement après l'accident, des débris amoncelés sur eux. Ceci est expliqué par le fait que la locomotive et les deux ou trois premiers chars, ayant rempli l'espace entre la barge et le pont, les autres chars furent empilés sur cette solide fondation : en conséquence ceux qui avaient la force de marcher

purent sortir de leur position critique, sans courir le risque de se noyer.

Quand les procédés du déblai furent finis, on pouvait voir les cadavres déposés au second étage d'une *shed*, et à l'étage inférieur, dont le plancher avait été recouvert de paille, étaient étalés ces pauvres blessés, tout sanglants et déchirés. Une quantité d'effets, de vêtements, d'argent, d'agres de chasse avait été déposée là.

Un grand nombre de morts était tellement défigurés qu'il était impossible à leurs connaissances de les identifier.

Bientôt les blessés furent mis sur des lits dans le train spécial de M. Brydges et transportés à Montréal. Une grande foule encombrait les avenues du débarcadère et couvrait les toits environnants, pour être témoin d'un des spectacles les plus navrants qui se puisse imaginer. Des préparatifs avaient été faits à l'hôpital, et les sœurs de l'Hôtel-Dieu ont mis tout leur dévouement à secourir les blessés qui leur ont été envoyés.

Vers trois heures de l'après-midi de 100 à 110 personnes blessées avaient été retirées des décombres ; sur ce nombre 60 environ étaient blessées gravement ; p'us quarante-cinq cadavres dont 18 adultes ; quelques-uns étaient de hommes grands et puissamment constitués. Deux chars restaient encore à déblayer. On apercevait les mains et les bras des cadavres passés à travers les interstices. On attachait un câble à la charpente du char qui se trouvait sur le dessus du reste des décombres, une locomotive fut amenée près du pont, on y attachait l'autre extrémité du câble et le char fut tranquillement enlevé et placé sur la terre ferme. Six cadavres furent encore trouvés, tous dans l'eau, et l'on en trouva huit autres, empilés et formant une masse solide, quand on réussit à déblayer l'autre char. Ce dernier amas de cadavres était composé, au-dessous, d'un jeune homme et de plusieurs enfants ; au-dessus se trouvait deux filles et un jeune garçon ; un homme de haute stature, courbé en deux et écrasé sous le poids d'une roue, une main pendante et couverte de sang, couronnait cet effroyable tableau. L'on trouva dans le char qui fut retiré immédiatement avant ce dernier, un enfant, n'ayant reçu aucune égratignure, dans les bras de sa mère morte.

Finn et Flynn, le conducteur et le garde-

frein, furent repêchés dans l'après-midi. Quant à l'ingénieur Burney, il échappa heureusement à la mort, et comme les circonstances semblent faire peser la responsabilité de cette calamité sur lui, le coroner Jones l'a fait de suite loger en prison.

On calculait hier soir qu'il devait rester une soixantaine de victimes dans les derniers débris du désastre.

Les plus grandes louanges sont décernées à juste titre à M. J. J. Day, président de la société St. George, à M. Lomer, et aux présidents de la plupart des autres sociétés nationales, pour le zèle qu'ils ont déployé.

La société allemande a décidé hier soir d'envoyer un comité à Belœil pour aider la justice dans l'enquête que le coroner Jones doit faire aujourd'hui sur les lieux.

M. Daly, agent de l'émigration, et M. Jorgensen, interprète allemand, ont noblement fait leur devoir.

Deux malheureuses femmes transportées hier à l'hôpital, sont mortes de leurs blessures innombrables.

Un détachement des gardes a rendu de grands services, à la Pointe St. Charles, à l'arrivée du premier train de blessés.

Environ trois cents de ceux qui n'avaient pas ou peu de mal, arrivèrent à la Pointe St. Charles où ils furent logés et traités avec beaucoup d'égards.

C'est bien le moins qu'on doive faire pour ces respectables émigrants, après les avoir parqués dans des chars à animaux, pour les mener à cette épouvantable boucherie, sous la surveillance d'un ingénieur disqualifié et inqualifiable !

S'il nous vient des renseignements plus complets, nous les publierons dans notre seconde édition à la suite de ceux-ci.

NOUVEAUX DÉTAILS.

Le jury suivant fut assermenté mercredi soir pour s'enquérir des causes de cette terrible calamité :

Thomas Mussen, Louis Beaudry, Joseph Beaudry, John Phelan, Jos. Dufaux, John Elliott, Serafino Giraldo, J. H. Isaacson, Jas. L. Mathewson, Samuel E. Dawson, William Salter, Henry Bulmer, Alex. A. Stephenson, William Clendinning, Jean Bte. Marion, Thos. McCready, John C. Becket, Alex. W.

Ogilvie, Gottlieb Reinhardt, William Wagner, Thos. D. Hood.

Conseillers Médicaux :—J. Baptiste Al-
lard, Jean Bte. Brousseau.

Le jury se rendit à St. Hilaire, hier matin, à 7 heures et demie. Après avoir visité la bâtisse où se trouvaient les morts et les avoir examinés, ils se rendirent au pont, où M. Brydes leur expliqua les signaux, après avoir mesuré la distance à laquelle le conducteur ou les ingénieurs peuvent les apercevoir. Le coronaire informa ensuite le jury que deux autres personnes étaient mortes à Montréal depuis l'accident et que l'enquête ne pourrait commencer qu'après l'identification de ces deux victimes.

Quarante trois cercueils avaient été expédiés à St. Hilaire. On y avait placé quarante quatre cadavres, et à mesure que le jury avait examiné le contenu d'un cercueil, les vis en étaient rivées, et l'on marquait avec de la craie sur le couvercle une croix ou la lettre P., selon que la victime était catholique ou protestante. Il restait environ trente cadavres à mettre dans les cercueils.

La police riveraine de Montréal fit la garde toute la nuit et prit soin des effets qui avaient été trouvés, et qui consistaient en des vêtements et des ustensiles de toute sorte ; on trouva aussi de petites et même de fortes sommes d'argent. Tout cela a été apporté à Montréal hier et a été livré à la garde des autorités.

Deux autres cadavres furent trouvés après le départ de notre rapporteur avant-hier soir.

Vers dix heures hier matin le vapeur *Prescott* se rendit à l'endroit de l'accident pour débayer les restes de cet amas de décombres ensanglantés. Au moment où le bateau fut mis en mouvement, afin de tirer de l'eau les débris qui y étaient encore, au moyen d'un câble qu'on y avait attaché, une foule de curieux se précipitèrent au bord de la rampe, espérant avec crainte, si l'on peut s'exprimer ainsi, apercevoir de nouvelles victimes. Heureusement qu'ils furent déçus dans leur attente.

Des 384 passagers qui fusent amenés à la ville, mercredi soir, on compte que 156 sont grièvement blessés, et qu'un grand nombre d'autres sont plus ou moins sérieusement contusionnés. Si l'on ajoute aux 83 cadavres placés dans des cercueils à St. Hilaire, les deux ou trois victimes qui sont mortes après avoir

été conduites à Montréal, on a un total de 85 à 86 mortalités.

Le pont fut mesuré et depuis le poteau du signal jusqu'à l'autre extrémité du pont du côté de Belœil, la distance est de 1054 pieds, mesure anglaise. Il paraît qu'un train peut-être arrêté facilement sur la moitié de cette distance.

Le signal peut-être aperçu facilement à une distance de 480 pieds, de l'extrémité du pont. A 500, pieds les arbres à la droite de la voie interceptent la vue, mais un peu plus loin, au détour de la courbe, le signal peut encore être vu et de fait il est visible au débarcadère même.

Ce signal consiste en ceci. Deux grands bras amovibles, l'un rouge et l'autre blanc, tiennent au poteau placé de ce côté-ci de la rivière. Le bras rouge projette au-dessus du pont et est le signal du danger, et le bras blanc sur l'autre côté. La nuit, s'il y a danger une lampe rouge est placée au bout du bras rouge.

Enquête du Coronaire sur la Catastrophe de St. Hilaire.

Hier, à deux heures de l'après-midi, le jury, dont nous avons donné les noms hier, s'assembla au palais de justice et commença les procédés de l'enquête. M. Thomas Mussen est le président du jury. M. Brydges et M. Taylor, son assistant, étaient présents.

M. Pomerville, avocat, surveillait les procédés dans l'intérêt du Grand-Tronc.

Le grand connétable Bissonnette fit tous les arrangements nécessaires et le sous-chef McLaughlin, ainsi que les sergents Hunter et deux hommes de la police du gouvernement étaient aux ordres du coronaire.

Le prisonnier Wm. Burney était présent à l'enquête.

Le coronaire dit que les procédés vont continuer par l'examen des témoins dans l'ordre qu'ils seront produits.

Thomas Valiquette, maître de gare à St. Hilaire, étant assermenté, dit :—

J'ai été maître de gare à St. Hilaire depuis 16 ans. Je suis aussi opérateur du télégraphe et suis à la main nuit et jour. Les trains arrêtent généralement en montant et en descen-

dant. Peu de trains n'arrêtent pas. Cela arrive peut-être une fois par mois. Il y a à-peu-près un mille de la gare au milieu du pont. De la plateforme je puis voir le milieu du pont, mais je ne pouvais en voir les deux extrémités ; je pouvais voir aussi le signal du sémaphore à la tête du mât à l'extrémité du pont. Je puis voir de ma position à St. Hilaire, la lumière rouge ou jaune au mât de signal. Le 29 juin courant, à une heure cinq minutes du matin, un train arriva à la gare de St. Hilaire. Il était composé de plusieurs chars. Je n'ai pu voir ceux qui étaient à bord, mais il était à ma connaissance qu'il était chargé d'émigrants.

Comme j'étais près des chars au moment où ils passaient, j'entendis une femme parler une langue étrangère. Le train resta 10 minutes à ma gare pour prendre du bois et de l'eau, après quoi il se mit en marche, à 1h. 15 minutes pour se rendre à Montréal.

Je ne vis pas le conducteur cette nuit, là, non plus que le garde-frein ; car ils étaient de l'autre côté du train, et j'étais du bois dans le tender. Je vis le chauffeur.—Ce train étant un train spécial d'émigrants, n'était pas numéroté.—Je vis l'ingénieur et le chauffeur dans la locomotive ; je ne les connais pas personnellement, mais je suis certain qu'ils étaient à leur poste. Je ne puis dire si le chauffeur était sobre ou non ; le fait est que je n'en sais rien du tout. Je les vis se tenant du côté gauche de la locomotive ; mais je ne puis dire si Burney étaient l'ingénieur ou non ; j'étais à-peu-près à trois pieds d'eux. Il faisait un temps clair, quoique la lune n'éclairât pas.

Je parlai à l'ingénieur et au chauffeur et les avertis qu'un train pour Montréal était passé 35 minutes auparavant. Le train partit de la manière ordinaire—doucement, et je retournai à mon bureau pour faire l'entrée du départ, comme je fais généralement. Je revins ensuite sur la galerie et entendit un sifflement du train en question ; je compris de suite qu'il y avait quelque chose de mal, le sifflement signifiait : "mettez les freins." Tout le train était alors sur le pont. Il s'était écoulé environ trois ou quatre minutes depuis le départ du train de la gare.

En ce moment M. Devlin entre et dit qu'il croit devoir informer le coronaire qu'il représente, en sa qualité professionnelle, le prisonnier Burney.

Le coronaire dit que le prisonnier est sous la garde et la protection de la Cour et qu'il ne peut permettre à aucun monsieur du barreau de représenter le prisonnier, le Grand-Tronc ni aucune autre partie intéressée.

M. Devlin dit que c'est la première fois que, dans le cours de son expérience, on ait refusé d'admettre le conseil de l'accusé. Son intention n'est pas d'adresser la parole au jury mais de poser certaines questions que l'accusé, homme ignorant, ne saurait pas poser lui-même, et qu'il importait à la justice que ces questions fussent posées. Il ajoute que le coronaire n'a pas le droit de l'exclure. Il fait encore quelques instances, mais le coronaire persiste et l'examen du témoin Valiquet continue comme suit :

Il s'écoula à peine une demi minute entre la chute du train et le signal donné par le sifflet "d'appliquer les freins." En entendant le sifflet, je regardai aux lumières placées à l'extrémité du pont du côté de Belœil. Je vis une lumière rouge fixée au haut du mât. Cette lumière signifiait qu'il y avait danger. J'entendis le bruit causé par la chute du train, et de suite je retournai à mon bureau pour télégraphier à la Pointe St. Charles. J'allai ensuite au pont. Avant de m'y rendre, cependant, je vis arriver Giroux, l'aiguilleur présent ici, qui venait du train sur lequel il se trouvait au moment de l'accident. Il me dit que le pont-lévis était ouvert et que le convoi était tombé dans l'abîme. Je télégraphiai ces renseignements à la station de la Pointe St. Charles, comme je devais le faire. Giroux était excessivement transporté et ne put me donner que peu de renseignements. Il me dit qu'il se trouvait sur le dernier char et qu'il était sauté à temps pour échapper. Je n'ai point vu le train arriver sur le pont. L'on ne peut voir de la station de St. Hilaire un train arrêté à la tête du pont du côté de St. Hilaire. Les arbres placés à cet endroit nous cachent la vue même en hiver.

D'après les règlements de la compagnie, tout convoi doit arrêter complètement avant de passer sur le pont. Aussitôt après avoir télégraphié, je me rendis sur le lieu de l'accident. Je me penchai au-dessus de l'abîme et je vis une masse de chars broyés au milieu de laquelle se débattaient des êtres humains. Un grand nombre me parurent encore vie, et plu-

sieurs réussirent à se dégager des débris. Je restai là environ une demi heure et je retournai ensuite à la station pour télégrapher de nouveau.

Vers 3 heures du matin, la première locomotive arriva de la Pointe St. Charles, avec une escouade d'employés. D'autres convois lui succédèrent, ayant à leur bord MM. Brydges, Bailey, et autres sommités de la compagnie du Grand Tronc, accompagnés de plusieurs médecins. J'envoyai aussi quérir les médecins et prêtres de St. Hilaire et de Belœil, et ces messieurs ne tardèrent pas se rendre sur le théâtre de la catastrophe.

Au président du jury.—Mon premier rapport, expédié à la Pointe St. Charles, était adressé à M. Dean, dépêcheur des trains à cette station. Il était conçu à peu près comme suit :—“ Le convoi des émigrants vient d'éprouver un accident. Je suppose que tout le convoi est tombé dans la rivière.” Je ne reçus aucune réponse à ce message. Avant l'arrivée du convoi d'émigrants, je savais qu'il était en route, et j'informai de ce fait le conducteur du train qui le précédait.

A. M. Isaacson.—Le conducteur ne vint pas se rapporter à moi lorsqu'il arriva à la station. Je crois qu'il aurait dû le faire ; cependant, je n'en suis pas certain. Je ne rencontrai personne sur le pont quand j'y passai immédiatement après l'accident. Je ne rencontrai personne entre la station et le pont.

A. M. Wagner.—Il n'y a pas de bureau de télégraphe à Belœil, ce qui fait que je ne pouvais télégrapher à cet endroit l'arrivée du train d'émigrants. Je ne connais pas les règlements concernant l'ouverture du pont Lévis.

A. M. Beckett.—Je suis d'opinion que l'aiguilleur (*bracksmen*) était à son poste. Ce dernier aide d'ordinaire à charger le bois sur le tender. Ne l'ayant point vue, je pensais qu'il était occupé sur l'autre côté du train. Lorsque l'aiguilleur n'est pas là pour aider à charger le bois, l'ingénieur l'appelle au moyen du sifflet de la locomotive.

N'ayant point entendu le sifflet, j'en conclus qu'il devait y être. Très souvent le conducteur aide à charger le bois. L'ingénieur et le chauffeur ne mettent point la main à cet ouvrage. Ils doivent rester à leurs postes respectifs. Cette nuit là je ne vis point le conducteur. La station se trouve sur le côté sud,

et le hangar à bois sur le côté nord du convoi. Il peut se faire que le conducteur se soit rendu sans que je le vis au hangar à bois en débarquant sur le côté nord du convoi. Les signaux sont toujours les mêmes—la lumière rouge indique le danger, et la lumière verte, qu'il faut être sur ses gardes. Depuis que la compagnie existe les mêmes signaux ont été employés. La lumière rouge ne signifie pas seulement qu'il y a danger, mais aussi que le convoi doit arrêter.

A cet endroit des procédés, le coronaire annonça qu'il venait de recevoir le télégramme suivant de M. Brydges.

St. Hilaire.

Le corps du conducteur Finn vient d'être repêché. Envoyez la plus grande bière que vous pourrez vous procurer. Ses frères sont ici et désireraient rapporter avec eux aujourd'hui même le corps de leur frère.

(Signé,) A. ROBERTSON.

L'enquête se continue ;

A. M. Beaudry.—Sur un train de 12 chars j'ai souvent vu un seul conducteur, un seul aiguilleur, un seul ingénieur et un seul chauffeur.

A. M. McCready.—C'est le devoir du conducteur d'aider à l'aiguilleur lorsque le train a besoin d'être arrêté. Le chauffeur applique aussi les freins à la locomotive et au tender, et renverse l'engin. Ainsi il se trouvait trois aiguilleurs sur le train en question.

A. M. Phelan.—Je ne sais combien de temps Burney a été au service de la compagnie.

A l'échevin Bulmer.—Le signal du danger est souvent aperçu de la station de Belœil. Je n'ai point pour pratique invariable de regarder aux signaux chaque fois qu'un train part de la station. En entendant le sifflet, je regardai dans cette direction et vis la lumière. Je ne puis voir l'extrémité nord du pont, et ne puis dire si le convoi s'y est arrêté ou non, ou s'ils le font généralement. Après le passage de chaque convoi, je vais au bureau pour faire mon rapport.

A. M. Stevenson.—A ma station, je remarquai les deux derniers chars du convoi. L'un était de seconde classe, et l'autre un *van car*. Ce dernier char est affecté à l'usage des employés, et est pourvu de deux puissants freins.

Je ne saurais dire comment étaient les autres chars. L'aiguilleur Giroux m'a dit qu'il s'était sauvé en sautant du dernier char, le même qui était pourvu des deux puissants freins. Un aiguilleur sur ce char aurait eu beaucoup plus de force pour arrêter le convoi que sur tout autre char. Il n'existe pas de règlement par lequel je dois fournir de l'eau à ma station aux émigrants.

A. M. Ogilvie.—Si l'aiguilleur était resté sur le train, pensez-vous qu'il eut pu sauver quelques chars en mettant les freins ?

Le témoin.—Je ne puis répondre à cette question. Permission est alors donnée à M. Valiquet de se retirer jusqu'à nouvel ordre.

Stephend Dillon, assermenté.—Je suis maître de station et gardien au pont de Belœil sur le chemin de fer Grand Tronc. Au 22 avril dernier, il y avait 16 ans que j'étais au service de la compagnie, et pendant tout ce temps gardien du pont de Belœil. J'ai pour assistant un nommé Nicholas Griffin. Il y a un sémaphore à la station pourvu de deux bras, l'un rouge et l'autre blanc, mis en mouvement au moyen d'un levier placé au pied du sémaphore.

Quelquefois ces bras sont rabattus, ce qui signifie que les convois doivent avancer avec prudence et lentement sur le pont. Ces bras sont visibles sur les convois qui approchent. Lorsque les deux bras sont relevés, cela indique qu'il y a danger, et que le train doit arrêter. Nous nous servons aussi d'un pavillon rouge le jour et d'une lumière de même couleur la nuit. Lorsque le pont est ouvert, la lumière rouge est toujours placée à l'extrémité du mat. Le pont-levis tourne sur un pivot. Je garde le pont jusqu'à 11 h. 40 de la nuit, heure à laquelle je suis remplacé par mon assistant. Le pont est toujours gardé, soit par moi soit par lui. Par une nuit claire, je puis voir l'extrémité sud du pont. A partir de la station St. Hilaire jusqu'à environ 450 pieds de la tête du pont, il y a une pente. De ma station, je ne puis voir si les convois arrêtent ou non avant d'entrer sur le pont. Ils peuvent arrêter sans que le sache.

A minuit et un quart, le matin du 29 juin, mon assistant vint me remplacer. Lorsque je partis, la lumière verte, indiquant d'être sur le qui-vive, était fixée au haut du sémaphore, et les bras rabattus comme je l'ai dit plus haut. J'étais absent lors de l'accident. J'arrivai sur

le théâtre de la catastrophe à 1.25 le matin du 29, et j'y rencontrai mon assistant.

J'ai souvent traversé le pont, et à environ 450 ou 500 pieds de l'extrémité sud je pouvais apercevoir les signaux du sémaphore. Ils peuvent être vus en tout temps lorsqu'il n'y a pas de brouillard. Dans ce dernier cas, il est difficile de les voir à cette distance. Lorsque je quittai le pont, la lumière verte était sortie ; la lumière rouge est pour indiquer que le pont est ouvert. Lorsque j'arrivai au pont, cette dernière lumière était au haut du sémaphore et les deux bras étaient étendus. Le pont était ouvert. Le temps était très clair, et je pouvais apercevoir l'autre extrémité du pont. J'aperçus le convoi entier sous le tablier du pont, et quelques bateaux en amont et en aval du pont, qui étaient en train de passer au moment de l'accident. J'entendis des cris sous le pont, mais je ne pus distinguer personne. Les voyageurs étaient renfermés dans les chars, et quelques-uns s'efforçaient d'en sortir.

Sur le quai contigu à la culée du pont du côté de Belœil, je rencontrai un homme, à qui je demandai son nom. Il me répondit qu'il était l'ingénieur du train qui venait d'être précipité dans la rivière. Je lui demandai comment il s'était sauvé ; mais il me répondit qu'il ne pouvait le dire. Il fit encore quelques remarques, mais je ne m'en rappelle plus. Je crois qu'il se félicitait d'avoir échappé au danger. Je me trouvais à 6 ou 8 pas de cet homme quand je lui parlai. Je ne puis dire s'il avait un chapeau sur la tête, ou s'il était lui-même tombé à la rivière. Il regardait le sinistre. J'envoyai de suite chercher du secours. Le premier train qui fut expédié de la Pointe St. Charles emmenait des travailleurs ; le second train portait MM. Brydges et Bailey, plusieurs médecins et quelques autres personnes. M. Brydges demanda à Burney s'il conduisait le train qui venait d'être précipité dans la rivière. Burney répondit que oui. M. Brydges lui demanda ensuite depuis combien de temps il était au service de la compagnie. Je n'entendis point la réponse du prisonnier, et j'ai dit tout ce que je savais de cette conversation, qui eut lieu dans ma cuisine vers 4 heures du matin. Burney était assis près du poêle, mais je ne saurais dire s'il s'était mis là pour faire sécher ses habits. Lorsque je rencontrai le prisonnier immédiatement après l'ac-

TROISIEME JOUR.

oient, il me parut être sobre. Environ trois quarts d'heure avant l'accident, il était passé un convoi à destination de Montréal.

A. M. Glendinning.—J'arrivai sur le Théâtre de l'accident environ 5 minutes après en avoir été informé. L'amoncellement des chars était disposé de telle façon qu'on pouvait passer de là sur le quai. Il n'y avait pas d'émissaires sur le quai lorsque je m'y rendis. Quelques-uns sortaient par les fenêtres des chars. Il n'y avait pas moyen d'arriver aux chars sur le tablier du pont ; la distance étant d'environ 15 pieds.

A. M. Isaacson.—Burney n'essayait pas de sauver les passagers lorsque je le rencontrai sur le pont. Je le crus frappé d'hallucination ; sa physionomie l'indiquait.

A. M. Becket.—Je ne crois pas que Burney aurait pu se sauver s'il était tombé dans la rivière.

A. M. L. Beaudry.—Les règlements de la compagnie veulent que les convois arrêtent avant de passer sur le pont. Rien ne garantit qu'un convoi arrêtera à l'autre extrémité du pont. Si je voyais un train venir à toute vapeur, je saurais qu'il lui est impossible d'arrêter sur le pont, et mon devoir de gardien m'obligerait de rapporter l'ingénieur. Il n'y a pas de gardien à l'extrémité sud du pont pour voir à ce que ces règlements soient observés.

A. M. McCready.—Lorsque les ingénieurs vont trop vite je les rapporte. J'ai déjà eu occasion de le faire, mais rarement. Lorsqu'ils avancent doucement et que tout est en règle, je leur donne le signal d'avancer.

A. M. Stevenson.—Le pont-levis a 147 de large, mais il y a environ 38 pieds entre le premier pilier et la culée sur laquelle il pivote. Une personne n'aurait pu sans risquer sa vie sauter du pont sur les chars.

Au Coronaire.—Une année il est passé plus de 3000 bateaux au pont de St. Hilaire. Environ la moitié de ce nombre avaient des mâts.

Six heures ayant sonné, l'enquête est ajournée à 8 heures du matin, à la station Bonaventure, pour y faire l'examen *post-mortem* du conducteur Finn.

Elle doit être reprise à deux heures de l'après-midi.

Samedi matin, à 8½ h. le jury se rendit à la Station Bonaventure pour y faire l'examen *post mortem* du conducteur Finn, ramené à la ville la veille. Après les procédés ordinaires, il se rendit à l'Hôpital Général pour faire un semblable examen sur les corps de deux enfants, morts le 1er juillet. Les noms de ces enfants sont : Johanna Riester, âgé de 6 semaines, allemand, et Marguerite Peters, allemande, âgé de 10 ans.

Le jury s'ajourna ensuite à deux heures, pour reprendre son enquête ajournée la veille au Palais de justice.

M. Ferrier et les messieurs qui se trouvaient à l'enquête de la veille assistaient à celle de samedi : Le prisonnier Burney était aussi présent.

Avant l'ouverture des procédés, M. Devlin demanda au Coronaire s'il n'avait pas modifié son opinion de la veille, et s'il était disposé à lui permettre de prêter au prisonnier le secours de ses connaissances légales. Il désirait savoir si au moins le prisonnier pourrait poser lui-même des questions aux témoins sommés par le coronaire, dans le cas où il lui refuserait cette permission à lui, M. Devlin. Il avait raison de croire qu'il seconderait grandement les fins de la justice en prenant ainsi entre ses mains la cause du prisonnier, qui était tout-à-fait incapable de se défendre. Malgré le désir du Coronaire et du jury de lui rendre entière justice, après la conversation qu'il avait eue avec le prisonnier, il considérait qu'il leur était tout-à-fait impossible d'atteindre ce but. Convaincu de ce qu'il venait de dire, il attendrait pour se désister de sa résolution des ordres formels de la part du Coronaire.

En réponse, le coronaire dit qu'il avait soigneusement pesé toutes les raisons alléguées par le savant avocat, et qu'il en était venu à la conclusion qu'il n'était pas à propos de l'admettre devant cette cour d'enquête en sa capacité d'avocat. Il n'avait rien à changer à sa décision de la veille.

Après ces explications, le Coronaire appela Thomas Valiquette, qui fut assermenté de nouveau et examiné comme suit :

Par le prisonnier—J'ai entendu par deux fois le signal donné par le sifflet de la locomotive.

tive d' "appliquer les freins." Le convoi était alors arrivé vers le milieu du pont.

Par le Coronaire.—J'ai entendu ces coups de sifflet après être sorti de la station. Lorsque je suis dans mon bureau, j'entends rarement le sifflet de la locomotive, en sorte qu'il a pu être donné plus de deux coups de sifflet, sans que je les entende. Trois ou quatre secondes se sont écoulées entre chaque coup.

Par M. Clendinning.—Je dis à l'ingénieur qu'un train était passé 35 minutes avant le sien. Je ne lui parlai pas du pont. L'ingénieur et le chauffeur parurent comprendre ce que je leur disais.

Par M. Phelan.—Lorsque j'ai entendu le sifflet le convoi était au milieu du pont.

Par M. McCready.—Je n'ai pas vu le conducteur du train à la station de St. Hilaire. Lorsqu'un train arrive à une station, il est sous la garde du conducteur. Lorsque nous avons des ordres particuliers à donner, nous hissons le pavillon rouge ; le train arrête, et le conducteur doit alors venir s'informer de ce qu'on lui veut.

Par l'échevin Bulmer—Il y aurait eu beaucoup de danger à sauter du pont sur les chars amoncelés dans la rivière, lorsque je m'y rendis pour la première fois. Je considère que cela aurait été impossible. Entre 3 et 4 heures je traversai la rivière en chaloupe.

Le témoin Valiquette est alors déchargé.

A cet endroit des procédés, M. Isaacson demanda au Coronaire si la cour ne devait pas étendre sa protection à tous ceux qu'elle avait appelés ici pour élucider les faits de cette malheureuse catastrophe, et si les jurés devaient être exposés aux insinuations malveillantes du dehors. Il voulait faire allusion à un article du *Witness* rempli d'insinuations scandaleuses à l'égard du jury, qu'il accusait d'être en partie influencé par la compagnie du Grand Tronc. Avant de s'asseoir, il aimerait s'assurer si la cour a l'intention de laisser passer sous silence une pareille insinuation.

M. L. Beaudry dit qu'il valait mieux laisser la presse et l'opinion de certains individus prendre l'essor qui leur conviendrait, qu'ité à n'en faire aucun cas.

M. le coronaire exprime la même opinion, et ajoute que le jury chargé d'élucider les faits produits à l'enquête offre assez de garan-

ties d'indépendance, pour que le public parût faitement tranquille à l'endroit de son verdict.

L'enquête ayant été reprise, M. le coronaire lit le télégramme suivant qu'il a reçu le matin même :

St. Hilaire, 2 juillet.

Au coronaire Jones.—Le corps d'un émi-grant a été trouvé ce matin. Dois-je visiter ses hardes, le mettre dans un cercueil et l'envoyer à Montréal ?

(Signé,) SERGENT WILSON,

Le Coronaire dit qu'il avait répondu d'envoyer immédiatement le corps à Montréal.

Stephen Dillon fut ensuite appelé, pour entendre la lecture du témoignage qu'il avait donné la veille. Il est ensuite examiné comme suit :—

Le pont doit être fermé un quart d'heure avant l'arrivée d'aucun train régulier. Ce sont là les instructions qu'on me donna lorsque je pris la garde du pont. Je n'ouvrais pas le pont si j'entendais le bruit d'un convoi qui approche. Dans le cas où le pont serait ouvert, je le fermais si c'était possible lorsque j'entendrais un convoi approcher. Des ingénieurs qui manquèrent de prudence en traversant le pont, ont été rapportés par moi à la compagnie. Je ne saurais dire combien de fois j'en ai agi ainsi, vu que je n'en ai pas tenu compte. Au meilleur de ma connaissance, il y a 7 ou 8 ans j'ai rapporté deux ingénieurs qui n'avaient pas arrêté leurs convois à la tête du pont du côté de St. Hilaire. J'ai fait ces rapports au surintendant de la ligne. Lorsque le mécanisme du pont-levis est en parfait ordre, je puis fermer et ouvrir le pont dans une minute environ, —ce qui fait une demi-minute pour l'ouvrir et autant pour le fermer. Un homme seul peut faire cette besogne. Le mécanisme du pont-levis était en parfait ordre le matin du 29 juin. L'homme de garde lors de l'accident n'aurait pu fermer le pont à temps pour laisser passer le train, parce que les mâts des bateaux l'en auraient empêché.

Par le président du Jury.—Je n'aurais pas voulu risquer de fermer le pont, car s'il n'avait pas été bien fermé, le convoi aurait déraillé et l'accident aurait été aussi grave.

Par M. L. Beaudry.—Une échelle descend à la base du pont-levis, et pour celui qui aurait su où se trouvait placée cette échelle,

il aurait été possible de descendre jusqu'aux chars et de traverser de là sur l'autre côté de la rivière.

Par M. Phelan.—Je n'ai point d'instructions imprimées pour l'ouverture et la fermeture du pont ; elles sont écrites à la main. Elles ne sont point affichées de façon à être bien vues.

Par M. Stevenson.—Je ne saurais dire quelle action a été prise sur mes rapports à M. le surintendant Stark, relativement aux ingénieurs qui avaient négligé d'arrêter leurs convois avant de passer sur le pont. Je ne sais s'ils ont été punis, ou si aucun d'eux est encore au service de la compagnie.

Le témoin est alors déchargé.

Nicolas Griffin, étant assermenté, dépose et dit :—Je suis assistant gardien du pont de Belœil, depuis 6 ans. Il y a 11 ans que je suis au service de la compagnie. Vers 11½ h. du soir, le 28, je pris charge du pont de Belœil, pour relever M. Dillon. La lumière verte était alors au haut du mât, ce qui signifiait que tout était en règle. Cette lumière avertit aussi d'être sur ses gardes. Les bras du sémaphore étaient rebattus,—ce qui voulait dire que tout était bien. Environ une heure après mon arrivée, je dus ouvrir le pont pour laisser passer un convoi de bateaux chargé de grains et remorqué par le vapeur *Champlain*. Avant de le faire, toutefois, je montai sur le sémaphore et mis dehors les deux lumières rouges, pour indiquer que le pont était ouvert et qu'il y avait danger. Je descendis ensuite et ouvris le pont. Il s'écoula environ 20 minutes entre l'ouverture du pont et le défilé des bateaux. Lorsque le convoi tomba dans la rivière, le vapeur *Champlain* et l'un des bateaux avaient dépassé le pont. Quelques-uns de ces bateaux avaient des mats, quelques autres n'en avaient pas.

A ce moment, je me trouvais sur le revêtement du pont, et c'est alors que j'entendis le bruit d'un convoi qui descendait la courbe placée entre la station de St. Hilaire et le pont de Belœil. Le convoi n'était pas alors arrivé à la tête du pont. Je me trouvais en ce moment à quelques pas du pont-lévis. Je n'entendis pas le sifflet avant que le convoi fut arrivé au pont. Si on avait sifflé avant cela, je n'aurais pu manquer d'entendre. Je ne vis point le convoi sur le pont, mais je l'entendis. Je montai de suite dans mon échelle pour

aller mettre une lanterne rouge afin de faire arrêter le convoi, et c'est alors que je le vis. Il pouvait être alors à peu près au milieu du pont. Il continua d'avancer après que j'eus accroché la lanterne. Il marchait avec une assez grande vitesse. Lorsque je vis qu'ord ne faisait aucune attention à mes signaux, je restai en place jusqu'à ce que 6 ou 7 des chars eussent disparu dans l'abîme. Il pouvait y avoir environ 30 ou 40 pieds entre l'endroit où je me trouvais et l'ouverture où vint s'engouffrer le convoi. Placé comme je l'étais sur le sémaphore il m'était impossible d'apercevoir l'ingénieur soit avant la chute du train ou au moment même où la locomotive tomba à la rivière. Ces hommes pouvaient être à leur poste sans que je les visse.

Je ne vis personne sur le convoi, et n'aperçus aucune lumière sur la locomotive. Dans le cas où il y aurait eu quelqu'un sur la plateforme du dernier char, je n'aurais pu le voir. Après la chute du convoi, je courus avertir M. Dillon. Je ne vis personne près du pont. Quelques instants après, j'y arrivai avec M. Dillon. Je regardai dans l'ouverture, mais je n'y descendis pas. J'aidai ensuite autant qu'il était en mon pouvoir. J'entendis les coups de sifflet de la locomotive sur le pont ; c'était pour avertir de "mettre les freins." Je pense qu'il s'écoula environ une demi minute entre les coups de sifflet et la chute du convoi. Environ 10 à 12 minutes peuvent s'être écoulées entre la chute du convoi et ma rencontre avec Burney sur la plateforme de la station de Belœil. Je lui souhaitai la bonjour.

Je ne savais pas alors qui il était. Il m'apprit qu'il était l'ingénieur du train qui venait de tomber dans la rivière. Il pouvait être alors à un pied et demi de moi. Je le fixai autant que je pus, mais je ne saurais dire s'il avait ou non son chapeau sur la tête. Il me dit que ses pantalons étaient mouillés, et j'offris de lui en donner de sèches pour changer. Je vis qu'ils étaient mouillés. Je pense qu'il n'avait sur lui que ses pantalons et sa chemise. Je ne lui vis aucune harde à la main. Je l'invitai à venir chez moi pour se chauffer, et je lui donnai des pantalons. Lui ayant demandé comment il avait échappé au désastre, il me répondit qu'il s'était cramponné à la locomotive. Je le félicitai d'avoir échappé aussi miraculeusement.

Je cessai de le questionner, et le laissai se chauffer dans la cuisine de M. Dillon, où il se trouvait alors.

Certains convois viennent à petite vitesse à quelque distance du pont. Les freins sont ôtés après la descente de la pente qui se trouve entre la station de St. Hilaire et la tête du pont. Les convois n'arrêtent pas tout à fait avant de s'engager sur le pont. J'en ai vu quelques-uns le faire, mais c'est l'exception. Je ne me suis point aperçu que le convoi en question ait diminué de vitesse ou se soit arrêté.

Par M. Hood.—Je ne saurais dire s'il y avait une lumière sur le mat du bateau. Il était passé un convoi avant l'accident après que j'eus remplacé M. Dillon au pont.

Par M. Mathewson.—Ce dernier train n'arrêta point. Je n'ai pas entendu arriver le convoi d'émigrants à la station de St. Hilaire. La nuit était calme.

Par M. Isaacson.—J'ai vu les pantalons de Burney étendus sur la rampe de la galerie de M. Dillon quelques instants après que je les eus reconnus comme lui appartenant.

Par M. Wagner.—Lorsque j'allai au pont une seconde fois, j'y vis quelques personnes. Je ne puis dire si c'était ou non des émigrés. Environ une heure après l'accident, j'allai pour porter secours, mais j'étais tellement effrayé, que je ne pus descendre sur le lieu du sinistre, et que force me fut de m'en revenir au bout de quelques instants.

Par M. Reinhardt.—Je descendis par l'échelle qui se trouve au centre du pont-lévis.

Par M. L. Beaudry.—Je me reposai environ une heure avant de descendre.

Par M. Phelan.—Je n'avais jamais vu le prisonnier Burney avant ce jour-là. Les instructions relativement à l'ouverture du pont n'avaient été données par M. Dillon ; je n'en ai jamais vu d'imprimées. Lorsque je vois approcher un bateau et qu'il n'y a pas de convoi d'attendu, j'ouvre le pont. Les mâts des bateaux m'auraient empêché de fermer le pont. Je n'essayai point parce que j'étais persuadé que je ne le pouvais pas.

Par M. Dawson.—Je pense que le convoi en question marchait plus vite que n'ont coutume de le faire les autres trains.

Par M. Bulmer.—Je ne saurais dire si la chemise de l'ingénieur était ou non mouillée.

Par M. Stevenson.—Les barges remontaient le courant. Le bateau remorqueur et l'une des barges avaient dépassé le pont, et c'est sur l'un des bateaux que le train est tombé. Le mât de ce bateau n'était pas exactement au centre du pont, mais il ne se trouvait pas assez en côté pour permettre de fermer le pont-lévis. Je lis quelque peu l'imprimé, mais je ne sais pas écrire.

M. Stevenson.—Que feriez-vous dans le cas où vous recevriez un message important d'une autre station ?

Témoin.—Il me faudrait avoir recours à M. Dillon. J'ai rarement vu des trains arrêter tout-à-fait à la tête du pont. Je sais que quand ils ne le font pas, les gardiens de ces trains violent les règlements de la compagnie. J'ai rarement rapporté à mon supérieur ceux qui enfreignaient ainsi les règlements. Je ne saurais dire si la compagnie a pris quelque action à la suite de ces rapports.

Par M. Becket.—Le pont-lévis est mis en mouvement au moyen d'une manivelle placée sur le revêtement du pont. Si l'ingénieur est à son poste, nous pouvons le voir de cette place lorsque le convoi passe en vue de la station. Généralement les convois ralentissent leur vitesse en s'engageant sur le pont. Il faut environ 6 ou 7 minutes pour fermer et ouvrir le pont, et mettre les goupilles qui servent à le fixer convenablement.

La nuit, les locomotives portent généralement une lumière ; mais la locomotive en question n'en avait point. Je ne saurais dire positivement si le train qui est passé avant l'accident portait ou non une telle lumière.

Olivier Lamarche, capitaine de la barge St. Joseph, voyageant entre le Canada et les Etats, est alors assermenté.—Ma barge fait environ 3 ou 4 voyages aux Etats-Unis par année. Le 29 juin dernier, un convoi de 8 barges remorquées par le vapeur *Champlain*, et dont la mienne faisait partie, était en train de passer le pont de Belœil. La nuit était noire, et comme nous avons l'habitude de le faire lorsque nous sommes à la veille de traverser le pont, je consultai le sémaphore. Les deux bras étaient étendus et la lumière rouge indiquant que le pont était ouvert brillait au haut du mat. Ma barge se trouvait la 5e du convoi remorqué par le *Champlain*. Elle

était pourvue d'un mat. C'est la seconde barge qui a sombré.

J'entendis le bruit d'un convoi qui venait de la station St. Hilaire dans la direction du pont. Je ne l'aperçus que quand il fut arrivé au pont. Je suis certain que la locomotive ne portait aucune lumière au dehors ; il y en avait une à l'intérieur. Je pensai que le convoi ralentirait sa marche en descendant la courbe ou arrêterait tout à fait, mais il me sembla qu'au contraire il augmentait de rapidité en s'engageant sur le pont. Lorsqu'il fut arrivé vers le milieu du pont, j'entendis le sifflet ; je ne saurais combien de fois. Il marchait avec trop de vitesse, pour qu'il me fût possible de voir s'il y avait ou non quelqu'un à bord. Je vis le train tomber dans l'abîme et broyer la barge qui se trouvait au-dessous du pont. Je sautai immédiatement sur le quai avec une lumière, et fis tout ce que je pus pour porter secours aux victimes. Il peut se faire que le prisonnier fût sur le quai, mais j'étais tellement occupé à secourir les blessés que j'ai pu ne pas le voir.

Par le Président.—Tous les hommes à bord sortirent immédiatement avec des lumières pour porter secours. Il était impossible aux passagers de s'éloigner des ruines du convoi sans l'aide de chaloupes.

Par M. Clendinning.—Je m'attendais à voir le train s'arrêter, vu que la lumière rouge était dehors. J'ai passé souvent à cet endroit et j'ai eu plusieurs fois occasion de remarquer que les trains arrêtaient complètement avant de s'engager sur le pont. J'ai vu la place où la locomotive a sombré, et je ne crois pas qu'il eût été possible à un être humain lancé avec elle d'échapper à la mort.

Par M. Wagner.—Les bateliers furent les premiers sur le terrain. Quelques minutes plus tard, j'y vis le maître de la station. Il arriva avant le docteur Allard.

Par M. Reinhardt.—Nous aidâmes aux émigrés à passer sur les chaloupes. Il nous fallut en plusieurs cas couper des ouvertures dans les chars pour en faire sortir les passagers. Un de ces chars était de seconde classe ; un autre un *van car*, et le reste étaient des chars de frêt. En voyant le convoi sur le pont, je pensai que c'était un train de frêt.

Par M. Bulmer.—Je mis environ une mi-

nute ou une minute et demie à me rendre sur le théâtre la catastrophe.

Par M.^r Becket—S'il y avait eu une lumière sur l'avant de la locomotive, je l'aurais vue mais il n'y en avait pas.

L'enquête est alors close.

Le chef McCloughlin produit ensuite devant le coronaire certaines sommes d'argent, etc., qui lui avaient été remis par le sergent Wilson, maître de la station.

Ces sommes sont comme suit :

\$20.00 pièce d'or.

10.58, en petite monnaie, trouvés sur la personne numéro 30.

45.48 sur le No. 55.

72.45

\$148.21

Outre cela, un paquet contenant une somme assez considérable de monnaie prussienne trouvée par M. Reinhardt à côté d'une vieille femme, au milieu des cadavres, lors du déchargement des chars. Ce même paquet contenait aussi un médaillon avec les portraits d'un jeune homme et d'une jeune fille.

Le nom de "Herbold" fut trouvé dans le sac enveloppant le paquet. Il y avait 68 thalers, valent 3s. 4d. la pièce

Plusieurs autres sommes d'argent, deux montres et différents objets de fantaisie furent aussi trouvés sur d'autres cadavres. Le tout fut soigneusement confié à la garde du grand connétable. Les papiers, en langue allemande, furent confiés à MM. Reinhardt et à M. Wagner, pour être examinés.

Le jury s'ajourna ensuite pour aller reconnaître à la station Bonaventure le corps rapporté le matin par le sergent Wilson. Après examen, il fut constaté que c'était le corps du chauffeur Flynn.

L'enquête sera continuée aujourd'hui à 2 heures de l'après-midi.

QUATRIEME JOUR.

A deux heures, hier, l'enquête fut reprise. Le prisonnier Burney se trouvait présent, ainsi que les messieurs représentant la compagnie du Grand-Tronc.

Avant l'ouverture des procédés, on fit distribuer dans la salle d'enquête un petit pamphlet portant sur son couvert le titre suivant : Chemin de Fer Grand-Tronc—" District Est

“ — Record privé des départs et règlements spéciaux à l'usage exclusif des employés, “ commençant lundi, 27 juin 1864. Temps de Montréal.”

Gédéon Giroux fut ensuite appelé et assermenté.—Je suis aiguilleur depuis un an et il y aura deux ans au mois de janvier prochain que je suis au service de la compagnie. J'étais le seul aiguilleur sur le convoi d'émigrés. J'embarquai à Richmond. Le conducteur Finn, le chauffeur Flynn et l'ingénieur Burney étaient aussi sur le convoi. Le conducteur Finn en prit charge à Richmond; Flynn et Burney embarquèrent aussi à cet endroit. Je les vis de mes propres yeux. Je pense que nous partîmes de Richmond entre 10 et 11 heures la nuit du 28. Je pense que le convoi se composait de 11 chars, en comptant le char des employés (van car). Le convoi était chargé de passagers, et quelques-uns de ces derniers durent être mis dans le char des employés, parce qu'il n'y avait pas place sur les autres chars. Nous arrêtâmes à Acton, St. Hyacinthe et St. Hilaire. A ce dernier endroit, l'ingénieur et les autres employés que j'ai nommés étaient encore à bord du convoi. Je descendis pour aider à Finn et à Thomas Valiquette, fils du maître de station, à jeter du bois sur le tender. Je ne les vis point sur le convoi avant notre départ. Le conducteur me dit d'aller arranger la lampe sur le dernier char, et qu'il me remplacerait comme aiguilleur en traversant le pont.

Le convoi partit alors et je me rendis sur le dernier char. Je ne sais où le conducteur se rendit après l'avoir laissé. Je n'étais pas du tout inquiet sachant que les chars étaient ainsi sous la garde du conducteur. Nous partîmes à petite vitesse de St. Hilaire, comme c'est l'habitude. Le convoi n'arrêta point avant de s'engager sur le pont. Je ne sais, s'il y avait ou non des signaux du côté de Belœil lorsque nous partîmes de St. Hilaire. Je n'y fis point attention. Je ne sais si les signaux peuvent être vus de St. Hilaire. Avant l'arrivée du convoi au pont je n'entendis point le sifflet. J'étais dans un char dont les portes étaient fermées. Je pense que le train augmenta de vitesse en s'engageant sur le pont, et je pensai alors que tout était correct. Je pense avoir entendu un coup de sifflet en sortant du char avec ma lampe. Ce fut environ une minute,

peut-être un peu moins, à compter depuis le moment où nous embarquâmes sur le pont et le moment de l'accident. Je ne vis personne lorsque je sortis avec ma lampe. Il peut se faire que le conducteur ait été là sans que je le visse. Je suppose qu'il était sur le convoi puisqu'il m'avait dit qu'il me remplacerait comme aiguilleur. En fixant ma lampe, j'entendis tomber la locomotive, et j'eus le temps de sauter. Je m'accrochai à une des chaînes du pont, la plus basse, je crois. En même temps que je sautais, le dernier char tombait dans le gouffre. Je ne vis point de lumière sur l'avant de la locomotive. S'il y en avait eu je pense que je l'aurais vue.

Quand j'étais sur le convoi je n'ai point aperçu de signaux. Ces signaux se trouvaient placés sur le côté gauche du pont, et je me trouvais à droite. Je fus tellement bouleversé, que je restai suspendu pendant plusieurs minutes à la chaîne que j'avais saisie. Ayant jeté un coup-d'œil au-dessous de moi, j'aperçus des hommes aller et venir avec des lampes au milieu des débris du convoi. Je pense qu'ils appartenaient au convoi de barges. Je suis persuadé que j'étais seul sur le pont. Je me rendis ensuite à St. Hilaire, et je pensai écraser chemin faisant, tant j'étais frappé de terreur. A St. Hilaire, je rencontrai M. Valiquette. J'ai souvent voyagé entre Richmond et Montréal comme aiguilleur. Il n'est pas à ma connaissance que nous soyons arrêtés complètement avant d'entrer sur le pont. Je voyage généralement comme aiguilleur, sur un convoi de voyageurs mes fonctions sont les mêmes. Entre deux et trois heures je traversai à Belœil sur le ferry. J'y rencontrai Burney; c'était la première fois que je le voyais depuis que l'accident était arrivé. Il se chauffait alors dans la cuisine de la station.

Il me demanda d'aller lui chercher dans le vestibule les hardes qu'il y avait laissé sécher. Lorsque je revins, il me dit qu'il avait été précipité dans la rivière avec sa locomotive. Toutes ses hardes étaient complètement mouillées, et il y avait du sable dans ses chausses. Il me dit que ce sable venait du lit de la rivière, et qu'il y en avait aussi dans ses habits. Il y avait un homme et une femme dans la cuisine quand je parlai à Burney. Je les pris pour des passagers du convoi d'émigrés. Quand je vis Burney, il avait sur lui des hardes sèches,

Je pense m'être rencontré une fois à Québec avec Burney sur le même ; il était ingénieur du train, et je servais comme aiguilleur. Je suis certain qu'il était sobre cette nuit-là. Je retournai voir Burney, mais je ne pense pas lui avoir parlé. Le convoi allait trop vite pour qu'il fut possible de l'arrêter ; nous étions trop près du gouffre. Souvent le conducteur remplissait les fonctions d'aiguilleur ; il applique les freins au chars des employés ; mais la nuit de l'accident, il m'avait remplacé.

Par M. Hood.—Je pense que le conducteur se trouvait sur la toiture des chars, parce que c'est là que je me tiens, et il m'avait remplacé.

Par M. Salter.—Outre le char des employés, il y avait un char de seconde classe, le reste du convoi se composait de chars de frêt. La locomotive portait le numéro 168.

Par M. Wagner.—J'ai été engagé par MM. Bailey et Martin. C'est le conducteur qui m'a fait monter comme aiguilleur sur le train à Richmond. Le char des employés et celui de seconde classe portaient des lumières ; les autres chars n'en avaient pas,—je n'en vis aucune. S'il y en avait eu, je les aurais vues. C'est l'aiguilleur qui doit allumer les lampes. Lorsque nous partîmes de Richmond, il y avait une lampe dans le char de seconde classe, et les passagers m'en demandèrent une autre. Je la leur donnai. Je sais qu'il doit y avoir une lumière dans chaque char. Je donnai toutes les lampes que j'avais. C'est le devoir du conducteur de se procurer les lampes nécessaires ; l'aiguilleur doit les préparer. Les lampes sont données au conducteur par l'agent à Richmond. Il y avait environ 25 passagers dans le char des employés. Le second char était tellement plein qu'il n'y avait pas moyen d'en mettre plus. Quelques passagers étaient assis ; d'autres se tenaient debout. J'ai vu des sièges dans les chars à grain. Je rencontrai Valiquette à la station de St. Hilaire.

Par M. Reinhardt.—Je n'ai pas demandé à Burney comment il s'était sauvé. Quand je sautai j'étais sur la *plateforme* du dernier char. Je me fis mal à la jambe en sautant.

Par M. Joseph Beaudry : quand je sautai à bas des chars, le train allait environ 40 milles à l'heure. Je saisis la première et la seconde chaîne, sans pouvoir m'y maintenir.

Par M. Louis Beaudry.—Pendant environ

un quart de l'année, j'ai voyagé sur la partie est du chemin, c'est-à-dire, d'Island Pont à Montréal. Je suis souvent passé sur le pont. En général les chars y passent doucement, mais il n'arrêtent à la station de Belœil que lorsqu'ils y ont des affaires. Quand la lumière est jaune, le train passe sans s'arrêter ni d'un côté ni de l'autre. Le conducteur me dit à Richmond que j'aurais pour m'assister un homme du train No. 11, à St. Hyacinthe. Burney me demanda à Acton d'aller avec lui sur l'engin parce qu'il ne connaissait pas le chemin. Quand nous arrivâmes à la station 60, avant St. Hyacinthe, Burney me demanda si c'était cette dernière station. Burney me demanda de lui indiquer les montées et les descentes—ce que je fis. Je lui dis de fermer la vapeur avant d'arriver à St. Hilaire, parce qu'il y avait une descente et que nous devions y arrêter pour y prendre de l'eau. A environ un mille avant d'arriver à la station, je montai sur le dessus du train pour mettre les freins. Ils furent tous mis excepté sur les deux derniers chars. Burney n'a pas demandé d'information au sujet du pont St. Hilaire.

Par M. Phelan.—Je n'ai pas subi d'examen avant d'être employé. Je dis à M. Bailey et à M. Martin que j'avais quelqu'instruction. Ils ne m'engagèrent pas comme garde-frein. Les garde-freins doivent connaître les sifflets et l'un d'eux doit se tenir sur les chars avant de mettre les freins, si le train va trop vite. Nous avons des instructions imprimées (le témoin les avait dans sa poche). J'ai laissé ma place parce que le conducteur avait pris la mienne. J'arrangeais les lampes, sur l'ordre que m'en avait donné le conducteur.

Par M. McCready.—De St. Hilaire à la courbe le train a été d'une vitesse de 8 à 9 milles à l'heure, ou plus doucement, je crois. De la courbe au pont, nous avons été de 12 à 13 milles à l'heure, et la vitesse augmenta jusqu'à 40 milles à l'heure lorsque le train commença à tomber dans la rivière. Les passagers dans les chars à grains, étaient aussi confortablement qu'ils l'eussent été dans des chars de seconde classe. Il peut y avoir eu moins de ventilation dans ces chars que dans les chars de seconde classe, mais la différence n'était pas considérable.

Par M. Dawson.—Le conducteur peut avoir mis les freins sur le char des pas-

sagers lorsque le train était sur le pont, sans que je l'ai entendu cependant. J'ai été quatre fois sur des trains de fret avec le même conducteur—il y a déjà quelque temps.

Par M. Bulmer—Le conducteur Finn connaissait bien le chemin. Il paraissait croire que tout était correct. L'ingénieur et le chauffeur étaient sobres. Quand le conducteur est allé sur le dessus du train, c'était pour l'arrêter. Si le signal y eut été, le conducteur l'eut vu, et lorsque nous fûmes rendus dans la courbe, il eut pu arrêter le train en prenant garde à lui. D'Acton à St. Hilaire je suis resté avec l'ingénieur, le quittant à environ un mille de chaque station. Le conducteur savait que j'étais sur l'engin avec l'ingénieur et je lui en dis la raison à St. Hilaire. L'ingénieur ne m'a pas parlé du pont. Il y avait une lumière sur le front de l'engin, lorsque le train partit de Richmond. Je crois que j'aurais vu la lumière si elle y eut été, lorsque nous partîmes d'Acton. Je pense que c'est le devoir du chauffeur de tenir la lampe allumée. Le conducteur était sobre. Je n'ai vu boire aucun des employés sur le train. Le conducteur ne traversa pas le train dans sa longueur ce soir-là, à ma connaissance. Si aucun des passagers eut été malade ou eut eu besoin du conducteur, il l'eut trouvé en ouvrant une porte en arrivant aux gares.

Par M. Stevenson—Quand il n'y a qu'un garde-frein, il doit rester sur le dessus du train, près du milieu ou à la fin. Je pense que la règle est que nous restions à une distance proportionnée les uns des autres, selon la longueur du train. Je pris la position que je devais prendre en partant de Richmond, et j'y restai jusqu'à Acton, alors qu'à la demande de l'ingénieur je restai avec lui dans l'engin. Personne ne prit ma place alors, mais je dis au conducteur à St. Hyacinthe et à St. Hilaire que j'avais quitté ma place. Le conducteur me dit que j'aurais un autre homme à St. Hilaire pour m'aider. En cas d'accident j'étais aussi près de mes freins et pouvait les mettre aussi vite que si j'avais été sur le dessus des chars. En pareil cas, j'aurais été immédiatement sur le dessus des chars. Le chauffeur était sur l'engin. Il ne connaissait pas le chemin non plus. C'est pour cela que l'ingénieur me demanda de rester avec lui. J'avais déjà été garde-frein sur un train mêlé, mais non

sur un train de passagers. Le chauffeur me dit lui-même qu'il ne connaissait pas le chemin. Ce n'est pas l'habitude de se servir de ces chars, pour les passagers ; mais j'ai déjà vu s'en servir pour un pic-nic. Je ne sais pas s'ils avaient d'autre confort que des sièges.

Par M. Becket.—L'ingénieur recevait toutes ses informations de moi. Je ne sais pas pourquoi il ne s'est pas adressé au conducteur. Le conducteur se tenait sur le dernier char, dont les freins étaient les plus puissants. Le sifflet d'un bateau à vapeur sur la rivière peut-être entendu à St. Hilaire. Je n'en ai pas entendu ce jour-là, et je n'ai pas vu de signaux, car j'étais à l'intérieur du train.

Par M. Clendinning.—Je sers comme garde-frein sur cette section depuis environ trois mois. Je ne l'ai parcourue que quelquefois. Lorsque je montai dans l'engin à Acton, l'ingénieur me demanda de rester avec lui pour lui faire connaître le chemin. Je quittai l'engin à St. Hilaire, parce que le conducteur me dit qu'il y resterait lui-même. Je n'avais jamais servi comme garde-frein sur un engin, auparavant cela. Je ne vais jamais sur un engin, excepté quand des affaires m'y appellent.

Par le prisonnier.—Je crois que le prisonnier agissait comme ingénieur lorsqu'il était sur la section est du chemin. Il y a environ quinze jours j'ai fait environ 22 milles avec le prisonnier. Entre St. Hyacinthe et St. Hilaire l'ingénieur et le chauffeur m'ont tous deux demandé où ils étaient.

Le témoignage de ce témoin étant fini à six heures sonnant, l'enquête s'ajourna à 8 heures ce matin pour être continuée dans le même endroit.

CINQUIÈME JOUR.

5 juin.

A 8 heures ce matin, l'enquête se continue.

Thomas King est assermenté.—Je suis chef de l'atelier des locomotives à Richmond. C'est moi qui nomme les ingénieurs et les chauffeurs de différents convois qui arrêtent à cet endroit, et voit à ce qu'ils fassent leur devoir. Je suis au service de la compagnie depuis 9 ans ; 3½ ans comme chef des ateliers, le reste du temps en d'autre capacités. Il y aura 9 ans au mois de novembre prochain que je connais Burney. Burney s'est d'abord enga-

gé pour nettoyer les locomotives. C'est moi qui lui ai donné la charge de la locomotive du train d'émigrés à Richmond. Ce n'était pas la première fois qu'il voyageait en cette capacité sur un convoi. Je n'ai rien à faire avec les aiguilleurs ou les conducteurs. Je n'ai pas vu de mes propres yeux de lumières sur la locomotive, mais on m'a dit qu'elles y étaient. Je n'étais pas présent au départ du convoi.

Par le président.—Je ne suis point obligé d'être là lorsque les convois passent.

Par M. Clendinning.—C'est moi qui examine les locomotives lorsqu'elles entrent dans l'atelier, je suis aussi à la tête des ouvriers qui y travaillent. Les chauffeurs sont nommés ingénieurs lorsqu'ils sont qualifiés pour cette charge. J'ai commencé à être employé dans les chemins en Angleterre aussitôt après être sorti de l'école. J'ai des preuves que Burney connaissait la route.

Le témoin produit alors ses preuves. Ce document constate que Burney a voyagé sur cette route comme chauffeur plusieurs fois.

Je ne pense pas qu'il ait voyagé entre Richmond et Montréal comme ingénieur, mais il a voyagé souvent sur les autres parties de la ligne du Grand Tronc en cette capacité. La connaissance du chemin qu'il parcourt est une qualification essentielle pour tout ingénieur. Les chauffeurs se préparent à devenir ingénieur. Je ne donnerais pas une locomotive à un ingénieur qui ne connaîtrait pas la route qu'il a à parcourir. Je ne saurais dire si Burney s'est jamais rendu jusqu'à St. Hilaire.

Par M. Hood.—Burney n'a fait aucune objection de prendre charge de la locomotive. Je n'ai pas vu de mes yeux les lampes allumées sur la locomotive, mais plusieurs employés de la compagnie les ont vus, entre autres, William Haggott ingénieur, et un aide du nom de Oranger.

Par M. Salter.—Le chauffeur doit sonner la cloche chaque fois qu'il y a lieu lorsque le train est en marche. Le train est arrivé à Richmond vers 10 heures ; je ne l'ai cependant pas vu arriver, mais je pense qu'il a dû arriver à cette heure.

Par M. Isaacson.—La locomotive que je donnai à Burney n'était pas la même que celle qui était arrivée de Québec avec le convoi du soir. La garde extérieure des roues de la locomotive était quelque peu usée ; cette partie

est toujours plus au moins usée ; mais celle de cette locomotive ne pouvait mettre le convoi en danger.

Par M. Wagner.—Je juge qu'un ingénieur est qualifié lorsqu'il a des habitudes de stabilité et de longs services. Je fonde mon opinion sur sa connaissance du chemin d'après le nombre d'occasions qu'il a eues d'y passer. C'est le devoir de l'ingénieur d'instruire le chauffeur de la route qu'il parcourt, et Burney a passé environ 20 fois en cette dernière capacité. Les ingénieurs sont censés être qualifiés pour prendre soin de n'importe quel convoi de passagers ou fret.

Par M. L. Beaudry.—J'ai été employé comme chauffeur. Le devoir de ce dernier est de chauffer la machine, et d'aider à l'ingénieur. Le chauffeur Flynn était au service de la compagnie comme nettoyeur de la locomotive sur cette ligne depuis 3 ou 4 ans. Je ne saurais dire si pendant ce temps il est venu à Montréal comme chauffeur. Je ne saurais le dire d'après le document que j'ai produit. M. Eaton, le surintendant des locomotives, est celui qui a ratifié ma nomination. Il n'y a pas de bureau d'examineurs pour nommer les ingénieurs. En sa qualité d'ingénieur Burney devait connaître les signaux de la route, mais je ne saurais prouver qu'il connaît les signaux du pont de Belœil. Cependant les signaux indiquant le danger et aussi d'arrêter les convois sont les mêmes sur tout la ligne, et c'est ce qui me fonde à croire qu'il les connaissait. En lui donnant la charge de la locomotive, je ne lui demandai pas s'il connaissait les signaux de la route et particulièrement ceux du pont de Belœil. Il faut qu'un chauffeur soit devenu compétent avant d'être nommé ingénieur. Le chauffeur remplace l'ingénieur dans le cas où ce dernier tombe malade ou est empêché par quelque autre cause de remplir ses devoirs en route. Il n'y a jamais deux ingénieurs à bord d'une locomotive, et il n'y a non plus personne aux différentes stations pour remplacer ces deux employés dans le cas où ils seraient incapables de prendre soin de la locomotive. Burney m'a dit avant le départ du train qu'il avait une lumière sur sa locomotive ; c'est à peu près toute la conversation que nous eûmes ensemble. Il ne m'a pas dit alors qu'il ne connaissait pas le chemin.

Par M. McCready.—Le chauffeur comme

l'ingénieur est obligé de faire attention aux signaux placés sur la route. Après être passé au moins 20 fois sur le chemin de fer Grand-Tronc, je suis positif à dire que Burney connaissait ces signaux.

Le témoin donne ici la signification des différentes lumières, que nos lecteurs connaissent.

Tous les employés sur un convoi doivent faire attention aux signaux. Je ne saurais dire positivement si l'ingénieur et le chauffeur pourraient arrêter un convoi qui marquerait à raison de 10 à 12 milles à l'heure dans une espace de 1,200 pieds. si j'étais sur un engin, et qu'il y eut danger sous les circonstances données ici je n'hésiterais pas à renverser la locomotive.

Par M. Dawson—Avant de renverser une locomotive, on applique les freins. Au départ du convoi de Richmond, il n'y avait pas que Burney d'ingénieur présent; je le pris; s'il n'y avait eu personne, je serais allé moi-même.

Par M. Bulmer—Je n'ai pas connaissance qu'un convoi soit passé la nuit sans lumière. Lorsque j'ai remis la locomotive à la charge de Burney, je suis certain qu'elle portait une grosse lampe à son avant. Le chauffeur est chargé d'allumer cette lampe; l'ingénieur doit aussi voir à ce qu'elle soit allumée. J'ai donné moi-même à Burney les règlements imprimés relatifs au chemin, le soir en question. Je n'ai jamais parlé à ce dernier depuis l'accident. Je ne puis jurer que les ingénieurs à l'emploi du Grand-Tronc prennent connaissance des règlements qui leur sont communiqués; s'ils ne le font pas, ils manquent à leur devoir. Je ne suis point allé à Richmond depuis l'accident. Il n'y a personne nommé par la compagnie pour s'assurer si les ingénieurs prennent connaissance des règlements concernant le chemin, et si je retournais à Richmond, je ne me croirais pas obligé de m'assurer si les ingénieurs et chauffeurs sous ma direction les connaissent ou non. Il faut que les ingénieurs sachent lire et écrire avant d'être nommés à cette charge.

Par M. Stevenson.—Les ingénieurs sont tenus de montrer ces règlements aux officiers supérieurs de la compagnie, lorsqu'ils en sont requis par eux. Lorsqu'il se fait quelque changement dans le départ des convois, ils en sont instruits. Dans le cas où un convoi serait retardé dans sa marche, l'ingénieur doit deman-

der jusqu'où il peut se rendre sans danger. Je connais assez familièrement les règlements concernant le service du chemin, et je sais qu'il en est pourvu au passage des chemins de traverse. Je n'ai pas connaissance qu'un ingénieur ait été rapporté pour avoir enfreint ce règlement, qui porte le numéro 24. Un ingénieur qui n'arrêterait pas son convoi avant d'arriver à un pont serait suspendu ou renvoyé. Il arrive quelquefois que des ingénieurs sont destitués pour une semblable infraction aux règlements. J'ai connaissance de deux destitutions de ce genre sur la section ouest du chemin. Burney n'a jamais été rapporté pour pareille infraction.

Par M. Ogilvie.—En remettant la locomotive à Burney, un nommé Hopkins, employé dans l'atelier, déclara que Burney était tout-à-fait compétent pour en prendre la charge. Hopkins est encore aujourd'hui au service de la compagnie.

Par M. Becket—Tout ingénieur doit commencer par être chauffeur, et Burney l'a été pendant 3 ou 4 ans. Je considère qu'il pouvait devenir dans cet espace de temps un ingénieur compétent. C'est la pratique suivie en Angleterre.

Par M. Bulmer—J'ai vu la locomotive à Beicell, et je pense que le mécanisme en était renversé. Ceux qui l'ont retirée pourraient le dire mieux que moi.

Par M. Clendinning—Je pense que c'est le devoir des maîtres de stations, des gardiens de chemins de traverse et autres employés sur la route, de rapporter les négligences des ingénieurs ayant la garde de convois.

Par le Coronaire—Burney a été employé pendant 2 ans à nettoyer les locomotives; autant comme homme de garde.

Par le prisonnier—Je ne me rappelle pas vous avoir dit que la locomotive n'était pas en état d'être mise sur la route. Je me rappelle pas que vous m'avez dit que cette locomotive fatiguait assez pour qu'il y eût danger. Cette locomotive a déraillé plusieurs fois, mais pour des raisons qui ne pouvaient la faire juger hors de service. Cela dépendait des lisses du chemin. Je ne saurais dire pourquoi elle a déraillé tandis que d'autres locomotives ne l'ont pas fait sur le même chemin et aux mêmes places. Je ne saurais dire combien de temps le chauffeur que vous aviez avec vous a été employé.

comme chauffeur ; mais je sais qu'il a voyagé avec vous pendant 9 jour en cette capacité entre Durham, Acton et Britannia Mills. Je considère qu'un chauffeur qui a voyagé en cette capacité entre Richmond et Montréal, occasionnellement une fois ou deux par mois, ou même une fois dans 6 mois devrait connaître le chemin. Je considère que vous auriez pu voir la route dans le cas même où vous auriez eu devant vous une locomotive et un tender placés devant celle dans laquelle vous vous trouviez et cela malgré la fumée et la vapeur qu'elles pouvaient jeter. Je n'ai pas connaissance qu'il soit passé un pareil train à Richmond. Je ne saurais dire quel est l'ingénieur qui a conduit le train spécial dont vous venez de parler.

Lorsqu'un train spécial arrive dans la journée, c'est moi qui est là pour prendre les noms de ceux qui en ont la charge ; quand ils arrivent le soir, je suis remplacé par quelqu'un. Je ne me rappelle pas que vous m'ayez dit lorsque je vous ordonnai de prendre charge de ce train spécial, que vous ne connaissiez pas la route, et que je vous répondis que vous deviez le faire, vu qu'il n'y avait personne autre que vous. Je ne vous ai jamais demandé de prendre charge d'un train spécial avant ce jour, et vous ne m'avez fait aucune objection quand je vous l'ai remis.

CINQUIÈME JOUR.

Séance du soir.

Richard Eaton assermenté—Je suis surintendant des locomotives sur toute la ligne du Grand-Tronc, depuis deux ans dans le Grand-Tronc et pendant 4 ans sur le Great Western. Mes quartiers-généraux sont à la Pointe St. Charles. J'emploie la plupart des ingénieurs et autres gens qui ont la charge des trains. Les autres sont engagés sur la recommandation des foremen des divers districts. Nous faisons deux engagements différents avec les ingénieurs, l'un pour les hommes qui sont formés sur notre ligne, l'autre pour ceux qui viennent des autres chemins de fer.

Dans ce dernier cas nous prenons bien soin qu'ils aient de bons certificats de leurs employeurs. Dans le premier cas, c'est le système de la gradation ; 90 par cent de nos ingénieurs ont commencé leur carrière comme

nettoyeurs d'engin dans les remises des locomotives. Cette occupation les rends familiers avec les engins, ils aident bientôt à faire la vapeur et à réparer les machines. Après un certain temps, si un homme a tenu une bonne conduite et s'est montré actif et intelligent, s'il arrive que la nuit un chauffeur n'est pas arrivé à temps, alors le nettoyeur le plus ancien et le plus capable prend la place du chauffeur pour ce voyage.

Pendant l'hiver, alors que l'ouvrage et la température imposent plus de travail à nos hommes, nous avons souvent besoin des meilleurs nettoyeurs comme chauffeurs et c'est de cette manière qu'ils sont initiés à la besogne du chauffeur avant de le devenir.

Ensuite, s'ils ne sont pas chargés de l'emploi important de gardes (*watchmen*), ces nettoyeurs expérimentés sont employés comme chauffeurs sur des trains de bois ou de fret, le chauffeur étant dans tous les cas le juge de la capacité du nettoyeur, vu que c'est le chauffeur lui-même qui connaît le mieux cette affaire qui est la sienne propre. La promotion a lieu à ma connaissance sans doute, mais sur la recommandation du foreman.

J'ai un livre dans lequel je tiens compte des promotions de chaque homme aux divers grades. Après avoir servi pendant un temps suffisant comme chauffeur, si sa conduite a été bonne et sa capacité indubitable, il a des occasions d'agir comme ingénieur, lors que celui qu'il remplace est malade ou absent. Il sert ainsi pendant environ deux ans, tantôt comme chauffeur tantôt comme ingénieur, et alors s'il n'y a pas de raisons à ce contraire, il est promu à la charge d'ingénieur avec la paie No. 1.

Nous avons trois échelles de paie pour les ingénieurs. Après cela, il travaille lui-même à mériter le salaire le plus élevé, par sa bonne conduite et la bonne administration de sa locomotive.

Nous avons deux échelles de salaire pour les chauffeurs, dont le plus élevé diffère de l'autre en ce qu'on leur paye 15 cents de plus par jour que lorsque je suis entré au Grand-Tronc. Cette augmentation a été faite pour encourager les bons chauffeurs et les garder sur le chemin.

Il n'y a pas d'examen. Le foreman connaît si bien ses hommes et je connais moi-même si bien leur défauts et ce long système de gradu-

tion les fait toujours tellement ressortir, que la j'ai traversé le pont St. Hilaire de la station de nécessité de bureaux d'examineurs ne s'est St. Hilaire à la station de Belœil. Il n'y a jamais fait sentir soit sur le Grand-Tronc ou pas de différence entre cette station et les autres à l'égard de la vitesse avec laquelle on doit en partir. Les conducteurs de locomotive vont à la vitesse ordinaire de 15 milles à l'heure, depuis la station au pont. Il y a une règle inscrite sur le tableau de vitesse qui est imprimé, savoir que tout train devra arrêter avant de passer sur le pont.

Je dois cependant dire que j'ai un inspecteur hautement qualifié, un véritable conducteur de locomotive, dont le devoir est de voyager continuellement sur le chemin en se tenant sur la locomotive, afin de juger de l'habileté des ingénieurs et des chauffeurs et de la manière dont ils observent les règles et les signaux et autres règlements importants de la compagnie. Et afin d'exercer une surveillance plus efficace, il monte souvent incognito à bord d'un train.

Je connais les signaux. Il y a des lampes et des pavillons rouges et verts et des signaux de sémaphore. (Il donne la description des signaux.) Les conducteurs ne sont pas sous mon contrôle, non plus que les gardes-freins. Ils sont choisis par les surintendants des districts où ils sont employés. Je connais peu Burney personnellement. Il n'a jamais été amené devant moi pour aucune offense; il m'a toujours été particulièrement recommandé par son foreman. Il n'y a pas plus de trois semaines, M. King est venu à Montréal dans le but de recommander Burney pour conduire la locomotive-pilot de Richmond. J'ai consenti sur cette recommandation à ce que Burney devint conducteur de locomotive. Je ne l'ai jamais vu en charge d'une locomotive, mais je l'ai vu agir comme chauffeur d'Acton à Montréal.

Si un conducteur d'engin choisi pour prendre charge d'un train, disait à son officier supérieur qu'il ne connaît pas le chemin, il ne lui serait pas permis de conduire les trains, si je savais cela.

Mais j'aimerais à mentionner que durant ma consultation avec M. King, si je n'avais pas su que Burney était un des plus anciens employés que nous eussions dans le district, que d'après le cours naturel des choses, il devait être parfaitement connaissant du chemin, je n'aurais certainement pas consenti à sa promotion.

Je suis souvent passé sur le pont de Belœil dans les deux sens, longtemps avant d'être au service du Grand Tronc. J'ai parcouru ce chemin avec des engins du Great Western, et

En autant que j'ai pu observer la chose, je ne me souviens pas d'infractions à cette règle, et je n'ai jamais reçu de plaintes à ce sujet de l'ex-surintendant ou du surintendant actuel de ce district. Si le surintendant local entendait parler d'une semblable chose, il me la rapporterait certainement.

La vitesse convenable en passant avec un train sur le pont, et de 15 à 20 milles à l'heure, quoique le pont soit si fort qu'un train peut y passer sans danger à toute vitesse. Si, en entrant sur le pont à une vitesse de 15 milles à l'heure, l'ingénieur tournait promptement son propre frein et renversait l'engin et avait l'aide du garde-frein sur le convoi il pourrait arrêter sur un espace de 300 verges, longueur de la section principale du pont.

J'ai quelquefois traversé le pont sur la locomotive pour observer ceux qui la conduisaient! quelquefois aussi, j'ai traversé ce même pont la nuit sur un convoi venant de l'est, mais chaque fois je suis venu sur les chars, fatigué que j'étais de la longueur du voyage. Lorsque le temps est beau, un seul garde-freins suffit pour un convoi de 11 chars chargés et de grande vitesse. Le garde-freins à pour supérieur le conducteur; l'ingénieur doit aussi obéir à ce dernier lorsque le convoi est en marche, en ce qui regarde l'arrivée et le départ des convois aux différentes stations. Dans le cas où un conducteur ordonnerait à l'ingénieur d'augmenter de vitesse, ce dernier ne doit lui obéir que s'il juge qu'il n'y a pas danger à le faire.

La locomotive du convoi d'émigrés a été retirée de la rivière Richelieu dimanche dernier. Je l'ai vu retirer. Le mécanisme en était renversé, ce qui me fait penser que l'ingénieur avait essayé d'arrêter le convoi.

Renverser le mécanisme d'une locomotive s'est renverser le mouvement des valves par lesquelles s'échappe la vapeur qui agit sur les pistons de la locomotive. Ce changement a

pour effet d'arrêter les roues, et non pas de les faire tourner en sens inverse. Elles ne tournent ainsi que lorsque le convoi marche très doucement et que les lisses sont coulantes.

Par M. Becket—Je ne crois pas que les roues auraient pu être ainsi renversées sur le pont. Je ne l'ai jamais vu faire. Le renversement des valves a le même effet en ce qu'il arrête les roues.

Par M. Clendinning—Il est impossible qu'un chauffeur ne se familiarise pas avec le chemin. Le chauffage de la locomotive n'est pas tout ce qu'il a à faire. Dans les intervalles, il doit surveiller la route et sonner la cloche à tous les chemins de traverse ; il doit aussi se tenir sur la locomotive lorsque le convoi approche d'une descente du chemin, afin huiler les cylindres. Il doit aussi connaître le chemin, afin de chauffer davantage lorsque le convoi arrive à une montée, et ralentir les feux lorsqu'il approche d'une descente. Chaque fois qu'une locomotive du Grand Occidental passe sur le chemin Grand Tronc, nous envoyons avec elle un de nos ingénieurs pour expliquer à celui qui en a la charge la nature de la route et le système des signaux. Je rapporterai à ce sujet un incident qui s'est passé longtemps avant que j'entrasse au service de la compagnie du Grand Tronc.

Alors, les convois du chemin de fer Grand Occidental se rendaient de Toronto à Portland sans arrêter, avec l'aide des chauffeurs du Grand Tronc qui remplissaient l'office de pilotes, indiquant aux ingénieurs du Grand Occidental la nature de la route et des signaux. Je me rappelle d'avoir fait moi-même un pareil voyage sans rencontrer la moindre difficulté ou éprouver le moindre accident. Je me sentis en parfaite sécurité avec ces chauffeurs, qui connaissaient parfaitement la route. Nous changions de chauffeurs à chaque section du chemin.

M. Clendinning ayant voulu continuer l'examen du témoin, M. McCready fit observer que les explications données par M. Eaton étaient amplement suffisantes, et qu'il n'y avait pas lieu de le transquestionner.

Le coronaire intervint et dit que tout membre du jury avait droit de faire au témoin les questions qu'il jugeait à propos.

L'examen du témoin est alors repris.

Chaque fois que j'ai traversé le pont, le convoi s'est arrêté avant de s'y engager. J'ai eu occasion de voir dans le Haut-Canada des convois d'émigrés : quelquefois ces convois se composaient de chars de seconde classe ; d'autre fois de chars quarrés ou chars à grains. Sur le chemin de fer du Grand-Tronc nous employons généralement de chars de seconde classe ; des chars de première classe, quand nous n'en avons pas de seconde ; et quelquefois des chars à grain. Je pense avoir eu connaissance que nous nous soyons servi une couple de fois de ces derniers chars.

Nous avons terminé aujourd'hui un convoi de chars pour émigrés capables de porter 400 personnes. Nous en avons encore dix autres en voie de construction. La charpente de ces char est très forte. Chaque char est pourvu de deux réservoirs pour l'eau, de deux privées, et la ventilation est infiniment supérieure à celle de n'importe quel char de seconde classe.

Par M. Isaacson—La locomotive montée par Burney n'a pas été envoyée souvent à la Pointe St. Charles pour y subir des réparations. Après l'avoir mis en bon ordre, je l'envoyai avec une autre locomotive à la station de Richmond où elles devaient servir comme locomotive de rechange.

Par M. Wagner—Un chauffeur qui parcourt la route quelquefois, par exemple une fois en trois mois ou plus, doit la connaître suffisamment. Un ingénieur commence d'abord, avec un convoi de bois ou de frêt.

(Le témoin produit ici un document montrant les récompenses, etc., décernées aux ingénieurs ou aux chauffeurs. Chaque fois qu'un ingénieur ou un chauffeur est récompensé ou puni, le fait est consigné dans un document qu'on expédie à toute les stations de locomotives. Le témoin produit aussi des copies de recommandations fournies par ceux qui font application à la compagnie du Grand Tronc après avoir été au service d'autres compagnies de chemin de fer.—L'intention du témoin en produisant ces papiers est de faire voir au jury qu'il a la connaissance de toutes ces choses.)

Par M. Reinhardt—Le convoi en question se composait en grande partie de chars à grains. Il n'y a pas de cabinots d'aisance dans ces chars. On m'a dit qu'il y avait plusieurs ceaux d'eau. Ces chars sont pourvus sur

chaque côté d'une grande porte à coulisses. Quelques-uns de ces chars ont aussi des portes à leurs extrémités. Nous nous sommes servi de ces chars pour un pic-nic donné par les employés du Grand-Tronc ; il y avait plus de 1500 personnes. Ils ne sont pas tout à fait aussi confortables que des chars de seconde classe. Un convoi de passagers pourvu de deux aiguilleurs et marchant à raison de 40 milles à l'heure, peut être arrêté dans une longueur d'environ 900 verges. Il est d'usage de diminuer la vitesse des convois sur tous les grands ponts.

A cet endroit des procédés, le coronaire annonça qu'un jeune enfant (émigré) venait de mourir à l'hôpital du Mont Ste. Famille ; le jury s'ajourna alors à 10 h. p. m., pour aller faire l'examen *post mortem*, avec l'intention de continuer l'enquête à 2 heures aujourd'hui.

SIXIEME SEANCE.

Les noms des jurés siégeant à l'enquête ayant été appelés la séance est déclarée ouverte par le coronaire à 3 heures moins un quart.

William Eaton, après avoir prêté serment, est de nouveau examiné.

Par M. Beaudry—Je suis surintendant des ateliers à Richmond, et j'ai sous ma direction, des *foremen* qui nomment les ingénieurs, sujets à mon approbation. Je n'examine pas dans tous les cas ces ingénieurs pour savoir s'ils sont qualifiés après avoir été nommés par mes *foremen* ; le moyen par lequel je m'assure que le convoi qui lui est confié n'est pas en danger entre ses mains, est celui-ci : je lui recommande expressément d'être prudent, et aussi de demander au *foreman* de son département s'il est parfaitement qualifié, ayant soin de recommander au *foreman* qui me répond de lui tous les renseignements sur son compte. Il peut se faire qu'un ingénieur ait voyagé sur le chemin durant un mois sans que j'aie eu occasion de lui donner les instructions dont je viens de parler ; d'un autre côté, je puis l'avoir vu plusieurs fois dans ce même espace de temps et lui avoir donné toutes les instructions requises. Je puis dire que j'ai des communications constantes avec tous les employés du chemin et il n'est peut-être pas arrivé une seule fois qu'un ingénieur ait été promu à cette charge

sans que je lui aie donné de telles instructions.

Dans le cas où un des chefs sous ma direction m'amènerait un candidat pour être ingénieur j'approuverais sa nomination pourvu qu'il n'y eut pas contre lui des plaintes et qu'il aurait servi assez de temps pour être qualifié, parce que je considère que tous les chefs sous ma direction sont parfaitement qualifiés pour faire ces nominations ; leur jugement et leurs connaissances les rendent capables de nommer les ingénieurs et les chauffeurs. Ces cas sont cependant très rares. Ma décision est finale et sans appel ; c'est moi qui suis responsable à la compagnie de nominations d'ingénieurs. Dans certains cas je m'en rapporte entièrement au chef d'atelier quant à la nomination de ces ingénieurs. Tout nouvel ingénieur à qui un train de passagers est confié est parfaitement qualifié à cet effet, et je ne lui donne pas pendant quelques jours, un ingénieur ayant plus d'expérience que lui pour le guider. A vrai dire nous n'avons pas ce qu'on peut appeler d'ingénieurs nouveaux, c'est-à-dire qui n'ont fait qu'un voyage sur le chemin soit en qualité de chauffeur ou d'ingénieur. Lorsqu'un ingénieur qui n'a jamais conduit que des convois de frêt est appelé à conduire des convois de passagers nous ne lui donnons jamais un ingénieur pour aide ; s'il lui en fallait un, il serait alors considéré comme tout au plus capable de changer les lisses aux stations. Les trois quarts de nos chauffeurs sont capables de prendre soin d'une locomotive comme ingénieur. Dans le cas où l'ingénieur ayant la garde d'un char devenait, pour une raison ou une autre, incapable de prendre soin du train, le chauffeur le remplacerait ; le conducteur est aussi appelé à voir à cela, et doit télégraphier à la prochaine station.

A ma connaissance, Burney est venu à Montréal 20 ou 25 fois comme chauffeur. Avant de nommer Burney ingénieur, je ne l'ai pas examiné ; je m'en suis rapporté au chef d'atelier, M. King, d'autant plus qu'il n'était nommé que temporairement. L'éducation des chauffeurs se fait en leur confiant de temps en temps une locomotive. Si je n'avais, pas ratifié sa nomination, je considère que je lui aurais fait une grande injustice, vu qu'il avait toujours été stable et avait de longs services. Je ne m'informai pas particulièrement auprès de M. King avant de sanctionner la no-

mination de Burney, si ce dernier connaissait telle ou telle partie de la route ; je m'informerai seulement s'il connaissait généralement la route de Richmond à Montréal car je savais que le chemin sur lequel Burney avait fréquemment voyagé était ce dernier, et qu'il devait bien le connaître. Le devoir d'inspecteur des stations est de rédiger des rapports sur ce qu'il a remarqué aux différentes stations de la route.

Avant la nomination de Burney, l'inspecteur ne m'a jamais fait de rapport contre lui. J'ai déjà vu des ponts où il n'y avait pas de signaux aux deux extrémités ; cela est très rare ; j'en ai vu un pareil entre Chichester et Brighton, en Angleterre ; ce pont était pourvu d'un pont-levis. Je considère qu'un pont de 1500 pieds de long est sûr sans avoir des signaux aux deux bouts, car plus il est long, plus il est facile d'arrêter le train à temps voulu. Je considère que s'il y avait eu des signaux et une barrière avec un gardien à l'extrémité sud du pont de Belœil, afin d'obliger le train à s'arrêter avant d'entrer sur le pont, cela n'aurait pas été plus sûr.

Par M. Phelan.—Nous avons trois classes de salaire pour les ingénieurs et les chauffeurs. Un ingénieur nommé temporairement reçoit \$1.15 par jour ; la seconde classe \$1.92, et la troisième \$2.30.

Par M. Stevenson.—Les chauffeurs donnés en aide aux ingénieurs ne reçoivent pas d'instructions spéciales relativement aux fonctions qu'ils auraient à remplir dans le cas où ils seraient appelés à remplacer l'ingénieur. Ils sont censés être capables de le remplacer au besoin. Pour être parfaitement au fait de fonctions qu'il a à remplir, il est absolument nécessaire qu'un ingénieur voyage le jour et la nuit. Il est toujours tenu d'arrêter quand les signaux à cet effet le lui indiquent. Il n'y a pas de signaux à l'extrémité sud du pont de Belœil, mais les signaux de l'autre extrémité peuvent être aperçus du côté de St. Hilaire. 15 pieds de plus quand il s'agit d'arrêter un convoi est une longueur excessivement importante, sans aucun doute. Tous les ingénieurs et chauffeurs du Grand-Tronc reçoivent les pamphlets concernant l'arrivée et les départs de convois. Un autre document concernant le service régulier des chemins de traverse, ou de lui donner des conseils en outre distribué aux officiers supérieurs. Le règlement 14 consigné dans le

document fourni aux ingénieurs parle du pont de Belœil comme ayant un pont-levis. Je ne saurais dire positivement si Burney savait que les signaux du pont de Belœil se trouvaient ou non à l'extrémité nord. Comme surintendant je tiendrais un ingénieur responsable de n'avoir pas arrêté sa locomotive, même dans le cas où il aurait la conscience que les garde-freins sur le convoi n'auraient pas rempli leurs devoirs pour arrêter le convoi. Toutes les plaintes contre les employés du chemin sont filées dans les bureaux du Grand-Tronc ; lorsque ces plaintes sont d'un caractère grave elles sont envoyées pour être filées dans mon bureau. Les files ainsi conservées dans mon département s'étendent au deux dernières années. Il aurait peut-être été possible à un ingénieur d'arrêter un convoi marchant 15 milles à l'heure sans le secours des aiguilleurs, s'il avait employé les derniers moyens à sa disposition, en s'engageant sur le pont.

Par M. Dawson.—Dans le cas de violentes collisions, les chars à passagers ordinaires sont plus dangereux pour les passagers que les chars pourvus de bans mouvants et disposés longitudinalement. Le témoin soumet une liste contenant toutes les promotions faites dans ce département depuis 4 ans. Ce sont les promotions de chauffeurs au grade d'ingénieurs ; elles sont au nombre de 71. Il y a eu 41 promotions avant son entrée dans le département, et 30 depuis.

Par M. Bulmer.—Le chef de chaque district distribue aux chauffeurs les règlements qui les concernent. On ne m'a pas dit s'il y avait ou non une lampe sur l'avant de la locomotive. Je considère que c'est une infraction bien coupable de ne pas avoir de lumière sur la locomotive ou de laisser ces lumières baisser considérablement, et l'ingénieur est dans ce cas le seul responsable.

Un ingénieur qui se rendrait coupable d'une semblable infraction serait fortement réprimandé, et dans le cas où il reviendrait à la charge, il serait destitué. Le conducteur n'a rien à faire avec la locomotive ; le seul devoir qu'il a à remplir vis-à-vis de l'ingénieur c'est de lui communiquer les dépêches qu'il peut lui avoir été transmises au sujet des chemins de traverse, ou de lui donner des conseils dans les cas de grande nécessité. L'ingénieur est seul responsable de sa locomotive.

Par M. Wagner—Les chars à grains peuvent contenir de 30 à 40 personnes, suivant la disposition des bancs, mais plus de 25 personnes dans de pareils chars ne sauraient être à l'aise.

Par le Prisonnier.—Je ne saurais dire s'il existe des preuves que Burney ait servi comme ingénieur avant le 18 juin dernier. Les bordereaux depuis ce temps n'ayant point encore été filés, je ne saurais dire si vous avez reçu de l'argent comme ingénieur ou non. Ces bordereaux sont faits tous les mois.

Une locomotive ayant 80 livres de vapeur ne saurait arrêter aussi vite un convoi de 11 ou 12 chars, qu'une qui en aurait 120. D'après l'apparence des débris de la locomotive retirée de la rivière, je suis positif à dire que lorsque Burney a aperçu la lumière rouge, il a fait tout en son pouvoir pour arrêter la locomotive.

Thomas King est alors assermenté de nouveau et soumet au jury les rapports quotidiens du départ et de l'arrivée des trains sur la section Est du Grand Tronc, depuis le 27 juin jusqu'au 5 juillet.

Benjamin Valiquet, assermenté.—Je suis aiguilleur à St. Hilaire, et je me trouvais à cette station le soir de l'accident. Le convoi en question se composait de plusieurs chars et d'une locomotive. Je remplaçai ce soir là mon frère comme aiguilleur. Je n'ai pas remarqué s'il y avait une lumière sur l'avant de la locomotive, mais dans le cas où il y en aurait eu une, je crois que je l'aurais aperçue. J'ai entendu le sifflet de la locomotive lorsqu'elle est arrivée sur le pont. Il n'y avait à la station que mon père et moi ; j'étais dehors et mon père était dans la station. J'allai aider à jeter du bois sur le tender. Je n'ai pas regardé s'il y avait de la lumière à l'intérieur des chars. Je ne connais pas Burney et ne l'ai par conséquent pas remarqué ; le conducteur vint nous aider à jeter du bois sur le tender.

La séance est alors ajournée à 6 h. demain soir.

SEPTIEME JOUR.

L'enquête a été continué hier soir à 7 heures.

Thomas King, ré-assermenté.—Je produis un document constatant que le convoi spécial des vapeurs océaniques, portant le numéro 145, est parti de Richmond le 22 juin, à destination

de Montréal, en charge de M. Miller, ingénieur ; je n'ai pas donné ordre au prisonnier de conduire ce convoi ; je jure positivement que je n'ai pas donné un pareil ordre à Burney ; il ne m'a jamais refusé de prendre charge d'un convoi lorsque je lui ai demandé !

Par le prisonnier.—Est-il à votre connaissance que les freins du tender étaient brisés lorsque je partis de Richmond ?

Le témoin soumet les documents se rapportant à la demande du prisonnier. En novembre 1856, Burney entra au service de la compagnie comme nettoyeur, et y demeura en cette capacité jusqu'en 1857. Dans le mois d'avril 1862, il devint chauffeur, et continua de l'être jusqu'en juin 1864, époque à laquelle on lui confia une locomotive.

Par le prisonnier.—Est-il à votre connaissance que les freins du tender étaient brisés lorsque je partis de Richmond ?

Témoin.—Je n'ai point connaissance qu'ils le fussent, et vous ne m'en avez jamais parlé, que je sache.

A. M. Stevenson.—Je n'ai reçu aucun renseignement pouvant me faire connaître que les freins étaient brisés sur le tender.

Par M. Stevenson—Puisque le prisonnier s'était si bien conduit pour être promu, comment se fait-il qu'il ne recevait que le plus bas salaire payé aux chauffeurs ?

Témoin.—Il n'est pas à ma connaissance qu'aucun chauffeur reçut un salaire plus élevé que Burney. J'écrivis immédiatement à M. Eaton d'augmenter le salaire de Burney, et je n'ai aucun doute qu'il l'aurait fait si Burney était resté chauffeur. Il peut se faire que M. Eaton aurait augmenté son salaire dans le présent mois. Burney a été promu en conséquence d'une irrégularité commise par un autre ingénieur qui fut suspendu. A cette époque, il n'y eut que cet ingénieur de suspendu. Je pense que Burney ne pouvait ignorer qu'il y eut un pont-levis à Belœil. Je ne le lui ai cependant jamais demandé. Je ne saurais dire si Burney savait ou non, que les signaux du pont de Belœil se trouvaient sur le côté sud ou nord de la rivière.

Le catalogue que je soumetts constate si c'est en été ou en hiver que Burney a fait ses 20 voyages sur ce chemin.

M. Stevenson demande que ce document Ce mémoire constate qu'en 1862, Burney est

L. B. A. Guisgnan

passé 10 fois sur le pont de Belœil ; 14 fois en 1863, et 8 fois en 1864,—chaque fois comme chauffeur.

Le témoin à M. Stevenson.—Vous devez supposer que ce mémoire constate si ces voyages se sont faits le jour ou la nuit. Chaque voyage comprend l'aller et le retour.

M. McCready est d'avis que les questions prennent inutilement le temps du jury.

Le coronaire fait observer que tout membre de jury est parfaitement libre de poser les questions qu'il juge à propos.

Par M. Stevenson.—Pouvez-vous dire dans quelle saison Burney a fait ces voyages, et si ce n'est pas dans une saison où les pont-lévés ne sont jamais ouverts. Je vois qu'en 1862, il a fait des voyages le 3 et le 4 avril ; en mai, le 2 et le 3, et en juin le 10. En 1863, les voyages ont été le 3 et 6 janvier ; le 3, 15 et 20 février ; le 22 mars, et le 3 novembre. En 1864, le 17, 22 et 29 février, et le 2 mai.

A. M. Isaacson.—Je n'ai pas examiné la locomotive depuis qu'elle a été retirée de la rivière. Je l'ai vue sur la barge qui l'a transportée à Montréal. Le prisonnier a assez souvent traversé le pont pour savoir où se trouvaient placé le sémaphore.

A. M. Clendinning.—Quand Burney a été promu, il n'y en avait pas d'autres sur les rangs. Il m'avait demandé de l'avancement quatre mois avant que je lui confie une locomotive. Il m'assura dans le temps qu'il était parfaitement capable de la conduire. Il me demanda la charge de la locomotive sur laquelle il était chauffeur, et après avoir voyagé depuis 1862 jusqu'à 1864 sur cette locomotive, il devait être censé connaître la nature du service qu'elle était appelée à remplir. Quand je donne de l'avancement à quelqu'un, je lui donne tous les renseignements nécessaires et je lui recommande d'être attentif et prudent.

J'ai recommandé spécialement à Burney d'être très prudent toutes les fois qu'il aurait à marcher avec le *tender* devant la locomotive, et qu'il y a alors dix fois plus de danger de dérailler qu'avec le *tender* placé derrière la locomotive ; c'est pour éviter ce danger que toutes nos locomotives pour convois de voyageurs ont le premier essieu sur pivot afin de suivre toutes les inégalités de la route ; les *tenders* ayant le premier essieu d'une seule pièce n'obéissent pas ainsi, et c'est pourquoi

ils sont plus sujet à dérailler. Je n'entreprendrais pas de voyager comme ingénieur sur une route, si je ne connaissais pas parfaitement le catalogue donnant l'heure de l'arrivée et du départ des convois sur ce chemin, car si je n'avais pas cette connaissance, je ne saurais comment éviter les autres convois voyageant sur cette même route. L'ingénieur doit surveiller la route ; c'est là un de ses principaux devoirs, et s'il aperçoit un signal rouge il doit arrêter. Je ne pense avoir vu passer à Richmond le convoi spéciale des vapeurs océaniques. Je ne sache pas avoir jamais été informé qu'un tel convoi fût en route, je ne pouvais me préparer à le recevoir.

A. M. Hood.—La raison pour laquelle Burney fit application pour la place en question, est qu'il désirait profiter de la vacance créée par la suspension plus haut mentionnée, et ne pas manquer son tour.

Par M. Stevenson.—Un ingénieur qui ne dépasse pas un signal lui indiquant d'arrêter, enfreint-il quelque règlement de la compagnie ?

Le témoin.—S'il le dépasse, il viole le règlement ; s'il marche jusqu'au signal, il cause des dommages et viole conséquemment le règlement ; s'il arrête avant d'y arriver, il ne le viole pas. S'il aperçoit une lumière rouge devant son convoi, il est obligé d'arrêter sa locomotive tout-à-fait.

A. M. Reinhardt.—J'aurais pu conduire le train moi-même, si Burney eut refusé de le faire ; il y avait d'autres conducteurs de locomotives à Richmond qui étaient aussi habile que Burney, et qui auraient pu avoir été employés, si Burney avait refusé.

Louis Laventure, fils.—Je suis capitaine d'une barge qui voyage entre Montréal, Whitehall et autres endroits. Le 29 juin j'avais en charge une barge remorquée par le vapeur *Champlain* et passant dans le pont de Belœil ; il y avait 8 barges à la remorque de ce bateau à vapeur ; la mienne était chargée de grain ; ma barge avait un peu dépassé la moitié du pont quand le train tomba ; je vis venir le train et la locomotive sur le pont ; je le vis aussi arriver au pont ; le train tomba sur ma barge appelée *St. Louis* ; lorsque le train tomba, j'allai à l'arrière de ma barge pour y chercher mon petit garçon : environ trois minutes après, je retirai un homme de l'eau ; il se déballait ; ses manches de chemises étaient rele-

vées à mis-bras ; sa chemise était blanche, ses pantalons me parurent noirs ; je ne sais pas s'il avait les cheveux frisés ; je le repêchai entre les deux barges qui suivaient la mienne ; c'est le seul que je vis alors dans l'eau ; il ne parlait pas ; je ne sais qui il était ; j'entendais trop de cris autour de moi pour faire attention à cet homme.

A M. Clendinning—Je suis passé à travers le pont auparavant ; les signaux sont en général correctement donnés sur le pont ; mais je ne fis pas attention cette fois-là et je ne puis dire s'ils étaient corrects cette fois-là ; le signal peut-être vu à la distance d'un mille ; j'ai vu des trains arrêter depuis l'accident ; avant ils n'arrêtaient pas ; j'ai eu fréquemment à attendre que le train passât ; les trains que j'ai vu traverser le pont vont ordinairement vite ; je suis bien sûr que le train en question avait une lumière en avant, vu que c'est cette lumière qui m'a fait apercevoir le train, quand j'étais sous le pont, je ne pouvais pas voir le train.

A M. Hood—La lumière sur le front de l'engin était rouge, telle que c'est l'habitude ; le train allait à la vitesse ordinaire d'un train de ce genre.

A M. Isaacson—Nous transportâmes sur l'autre barge l'homme que nous avions repêché, et le laissâmes-là. Je ne sais pas s'il avait reçu du mal ; il disparut bientôt de la barge où nous l'avions laissé. Il fut retiré de l'eau sur le côté le plus bas du pont ; il se débattait dans l'eau ; ses habits indiquaient qu'il était un homme des vieux pays.

A M. Reinhardt—J'entendis le siflet quand je fus arrivé au dernier pilier du pont ; je restai au pont jusque vers huit heures du matin et vins alors à Montréal ; moi et des hommes des barges, vinrent à l'aide des victimes ; un médecin arriva de suite pour donner ses soins ; c'était un homme robuste ; il y avait assez de lumière pour se voir les uns les autres ; nous mîmes sur des barges ou transportâmes dans des alberges ceux que nous retirâmes du gouffre ; quelqu'un dit que nos dépenses seraient payées ; j'entendis parler français autour de moi, je ne compris pas les autres langages que j'entendis parler.

A M. J. Beaudry—Ma barge a un mât, et les trois autres barges en avaient aussi. Le gardien du pont n'aurait pu fermer le pont

quand il vit venir le train, parce que les mâts l'en auraient empêché, et le train aurait peut-être été jeté à côté de la voie.

A. M. J. B. Marion—Il y avait des lumières à l'avant de ma barge et des trois autres, à sept ou huit pieds de hauteur. La lumière que je vis sur le train doit avoir été à l'avant du train.

A M. Bulmer—La barge qui suivait la mienne en était éloignée d'environ trois pieds ; il y avait deux barges de front ; la mienne était opposée à la ligne divisant la ligne des deux barges ; l'homme repêché se débattait entre la proue des deux barges qui montaient de front ; moi-même, deux hommes et un petit garçon étaient sur la barge ; personne ne reçut de mal ; je retirai de l'eau l'homme qui s'y débattait environ trois minutes ou trois minutes et demi, pas plus, après la chute de la locomotive.

A M. Beckett—Cet homme était à peu près de ma taille ; mais je ne puis positivement dire vu que j'étais préoccupé ; je ne crois pas qu'il fut un des hommes des équipages, vu qu'ils étaient tous présents. (Le prisonnier fut averti de se lever.) Ce pouvait être cet homme ou un autre, je ne puis dire ; je le vis se débattant dans l'eau ; il n'appela pas au secours.

A M. Louis Beaudry—La lumière que je vis sur le front de l'engin est une lumière qu'ils ont ordinairement sur le front des engins la nuit.

Martin Wakefield, assermenté—Je suis à l'emploi de la compagnie depuis 13 ans, dont 3 ou 4 ans comme conducteur de locomotive. Je voyage sur toutes les parties de la ligne entre Montréal, Island Pond et Québec. Je connais William Burney depuis plusieurs années ; c'est un homme qui se comporte bien ; je ne me rappelle avoir eu aucune conversation avec lui au sujet de sa connaissance du chemin ; je ne me rappelle pas qu'il m'ait dit qu'il ne connaissait pas le chemin entre Richmond et Montréal.

A M. Isaacson—J'ai conduit la locomotive qui est tombée en bas du pont, mais non pas depuis cinq ou six mois ; je considère que le prisonnier est compétent pour conduire une locomotive ; il était mon chauffeur et paraissait bien connaître sa besogne ; j'ai traversé le pont de Belœil une fois avec lui ; je crois qu'il comprit où étaient les lumières cette fois

là ; je ne puis dire s'il savait qu'il y avait un convoi de Richmond à Montréal la nuit, et pont-lévis à cet endroit ; je crois que d'après j'ai souvent aperçu les signaux du pont de la la situation du pont il ne pouvait pas ignorer station St. Hilaire. Si ces signaux se trou- l'existence de ce pont-lévis. J'ai reçu instruc- vaient placés de l'autre côté de la rivière, on tion d'arrêter à l'approche du pont ; je n'ai pas les verrait distinctement de cette station. toujours arrêté, mais j'ai diminué de vitesse ; A M, Hood—Quand j'ai arrêté mon convoi j'ai plusieurs fois arrêté le train. à la tête d'un pont, c'est parce que j'avais

A M. Wagner—Nous avons toujours mon- aperçu une lumière rouge.
tré les descentes aux chauffeurs sur le chemin ; A M. Wagner—Je ne pense pas que j'au- je n'ai jamais eu de conversation avec Burney rais pu arrêter ce convoi marchant à raison au sujet du pont-lévis ; M. King engage de 15 milles à l'heure après être entré sur le les chauffeurs, mais non les garde-freins, pas pont, sans l'aide d'un garde-frein.
que je sache du moins.

A M. Reinhardt—Lorsque M. Fling m'en- fallu moins que les efforts réunis de deux gar- gagea il me donna un livret indiquant la son- de-freins, du conducteur et de l'ingénieur.

nerie des cloches et aussi un autre livret con- Je pourrais arrêter seul dans cette distance tenant les règlements. un convoi marchant 4 ou 5 milles à l'heure.

A M. Louis Beaudry—Je considère que A M. Wagner—Les passagers sont géné- Burney est capable de conduire en toute sécu- ralement transportés de Québec dans des chars rité un convoi de Richmond à Montréal. de première et de seconde classe. J'en ai vu

A M. Stevenson.—Je n'ai jamais entendu envoyé dans des chars à grains ; ceux que j'ai dire à un ingénieur ou à chauffeur qu'il lui vu expédiés par ces chars étaient allemands. avait fallu voyager plusieurs mois sur le C'est le seul convoi de char à grain dans le Grand-Tronc avant de savoir qu'il y eut un quel j'ai vu expédier des émigrés.

pont-lévis à Belœil. A M. Stevenson—Je ne connais pas le nu- méro du règlement enjoignant de ralentir la

A M. Bulmer—Sur la locomotive qui vitesse du convoi au pont de St. Hilaire.
est tombée dans la rivière, l'ingénieur devait Le Coronaire—Vous ralentissez ainsi la vi- se trouver à droite. Je diminue généralement tesses des convois parce que vous avez des du côté de St.-Hilaire, de façon à pouvoir ordres à cet effet.

l'arrêter dans à peu près sa longueur. Je pense Le témoin répond dans l'affirmative.
que le chauffeur Flynn pouvait servir n'importe Au prisonnier.—Le soir avant l'accident, quelle locomotive en cette capacité. Je ne étant à Richmond, j'ai eu quelque conversation avec Burney. Il me dit qu'à raison de la maladie de sa belle-sœur, il aimerait mieux ne pas venir à Montréal, ce soir-là, qu'il préfé- me rappelle pas être jamais passé sur le pont rait s'en aller à la maison. Il ne se rappelle pas de Belœil à une vitesse de plus de 4 ou 5 avoir dit : "fais les passer" (put them through.) milles à l'heure.

A M. McCready—Je ne regarderais pas Je ne me rappelle pas que Burney m'ait dit : 'e comme imprudent un ingénieur qui irait à une ne connais pas le chemin. Je ne me rappelle pas vitesse de 10 ou 12 milles à l'heure sur le lui avoir dit non plus que l'engin connaissait le pont ; pourvu toutefois qu'il sût que tout fût chemin. L'engin n'avait pas l'habitude de dé- en règle. Je n'y passe jamais à une vitesse railler, du moins depuis qu'on lui avait fait les règlements le défendent. quelques réparations.

A M. Beckett—J'ai été 4 ou 5 ans chauffeur, et pendant toute cette période de temps Je ne puis dire dans quel état était le frein sur le tender. C'était un bon frein lorsque j'étais sur cet engin. Je ne puis pas aller sur l'engin depuis qu'il a été fait des réparations et montées de la route, etc. il y a quelques mois.

Quand j'eus occasion de traverser le pont en Chas. John Brydges.— Je suis directeur- compagnie de Burney, rien de particulier ne géral de la compagnie. Je me rendis à Bel- nous apprit qu'il était pourvu d'un pont-lévis. œil le matin du 29 Juin, à environ 3 h. 20

A M. Clendinning—J'ai souvent mené des

minutes. Je reçus la nouvelle qu'un accident était arrivé au pont de Belœil ; je me rendis de suite à la Pointe St. Charles, et aussitôt qu'un engin fût prêt, je partis pour Belœil, où je vis le train des émigrants qui était venu de Québec dans la rivière Richelieu. Je ne pouvais voir la locomotive ; je vis les chars en partie brisés, j'ai vu un certain nombre de cadavres retirés de la rivière ; les cadavres venaient des chars de la compagnie du Grand-Tronc ; ils furent placés dans une remise près de la rivière ; j'ai vu visiter ces cadavres le lendemain par le coronaire et le jury.

Le jury s'ajourne pour continuer l'enquête vendredi à neuf heures du matin.

HUITIEME JOUR.

La séance s'ouvre à 10 heures.

Thomas King, réassermenté.

Par M. L. Beaudry.—Dans les mauvais temps ou dans les tempêtes de neige, les signaux sur le sémaphore à Belœil sont une protection suffisante pour les convois venant du sud lorsque le pont est ouvert. Le sémaphore peut se trouver à environ 40 verges de l'extrémité nord du pont. Il est certain que les lumières du sémaphore dans une tempête de neige ou par un fort brouillard peuvent ne pas être visibles du côté sud de la rivière. C'est l'habitude de placer les signaux additionnels sur le côté sud du pont lévis mais on ne peut pas toujours le faire et dans le cas de l'accident il était à peu près impossible d'en mettre, et quand bien même il y aurait 50 signaux en cet endroit, ils n'auraient empêché l'accident qu'en autant qu'on y aurait fait attention.

C'est l'habitude de placer des signaux annonçant le danger à 5 ou 600 verges de l'endroit où se trouve arrêté un convoi incapable d'avancer pour une raison ou une autre. Je ne pense pas qu'une pareille précaution soit nécessaire dans le cas d'un pont lévis. Je suis d'avis qu'un seul garde-frein suffisait sur le convoi en question, à condition qu'il remplit son devoir.

Par M. Isaacson.—L'ingénieur doit arrêter son convoi en arrivant à ce pont, ainsi qu'à tous les autres. Je considère que cela ne fait aucune différence que le sémaphore soit placé sur le côté sud ou nord de la rivière.

M. C. J. Bridges est ensuite assermenté— Les employés du Grand-Tronc sont sous mon contrôle, et sont responsables à moi pour infractions aux règlements de la compagnie.

Par M. Clendinning.—J'ai vu transporter des émigrés dans les Etats de l'Ouest sur toutes espèces de chars ; c'est la pratique généralement suivie là de se servir de chars à grains, et la raison est qu'on peut faire sortir les passagers des deux côtés. Une autre raison c'est qu'on peut mettre, après le débarquement des passagers, les bancs dans un coin du chars, et les charger ensuite avec ce qu'on veut. C'est la première fois dans le cours de cette saison que nous nous soyons servis de pareils chars pour transporter les émigrés. A cette occasion, il nous était arrivé à Québec un nombre considérable d'émigrés. Depuis le 1er juin jusqu'au 28, nous avons transporté 1186 émigrés—et sous ces circonstances nous avons été obligés de prendre tous les chars disponibles, y compris quelques chars de première classe. Les émigrés, victimes de l'accident, ont été envoyés sur des chars à grains avec le consentement des agents de l'émigration de la Pointe Lévi.

Je considère que Giroux, le garde-ferin du convoi en question, a enfreint dans cette occasion les règlements de la compagnie, en laissant son poste pour aller sur la locomotive. Je ne considère pas qu'un pont-lévis rende un pont sûr. Il n'y a aucun doute qu'un pareil pont est la partie la plus dangereuse d'un chemin de fer, en ce qu'il rompt la solution de continuité, et je ne pense pas qu'il y ait au monde un seul pont de ce genre où il ne soit pas arrivé d'accident. En Canada il y a 6 ponts-lévis sur les différentes lignes de chemin, et un autre sur l'embranchement de Kingston. Sur 4 sinon 6 des lignes principales, il est arrivé des accidents, et cela à ma connaissance personnelle. Deux de ces 8 ponts sont moins dangereux à cause de leur haute élévation au-dessus du niveau des rivières qu'ils traversent. Dans mon opinion il n'y a aucune nécessité d'avoir ces ponts-lévis. Les bateaux appelés à passer sous ces ponts sont en grande partie des barges transportant du grain ; les unes ayant des mâts les autres n'en ayant pas. Il serait très à propos et cela coûterait très peu de faire les ponts pour que tout vapeur et barge ayant des mâts passent par-dessous.

Par M. Clendinning.—Je n'ai pas connaissance que le règlement 24 ait jamais été enfreint ; les garde-freins sont censés être sous le contrôle des conducteurs. Je ne saurais dire si Giroux est monté sur la locomotive parce qu'il en avait reçu ordre.

Par M. Reinhardt.—Les 1158 émigrés dont j'ai parlé plus haut furent expédiés par des chars de seconde classe ; les émigrés arrivés le 22 sont venus par exception, sur des chars à grains. Il y a toujours des agents d'émigration à la Pointe Lévi au départ des convois. Les émigrés ne débarquent qu'à leur destination ; on ne les change pas de convois, seulement si nous avions pu nous procurer des chars de seconde classe, nous les aurions fait débarquer pour les transporter sur ces chars.

Par M. L. Beaudry.—Je considère que King a suivi la règle générale et à bien fait de nommer Burney ingénieur sans s'assurer auparavant par des questions s'il était parfaitement qualifié. Il n'est pas à ma connaissance qu'un convoi sur lequel je me trouvais, ne soit pas arrêté avant de s'engager sur le pont de Belœil.

Par M. Phelan.—Nous n'avons pas de maps indiquant aux conducteurs et ingénieurs les descentes, les montées, les chemins de traverser ; mais l'observation personnelle de ces employés est de nature à leur faire connaître infiniment mieux la route qu'une pareille mappe.

Par M. Stevenson.—Il aurait fallu 17 chars pour transporter les émigrés arrivés par le Neckar. Je considère que les règlements en force lors de l'accident et qui l'avaient été depuis plus de 16 ans, étaient amplement suffisants pour empêcher l'accident, et je dois dire que la multiplicité des signaux nuit plutôt qu'elle ne sert à augmenter la sécurité des convois. Le plan aujourd'hui suivi par la compagnie est le plus sûr qui puisse être adopté.

Par M. Dawson.—Je considère que le conducteur aurait pu appliquer tous les freins aux roues du convoi sans le mettre en danger. Je considère que ce n'était pas enfreindre les règlements que de nommer un chauffeur recevant un salaire de seconde classe à un poste aussi important que celui d'ingénieur. Les chefs d'ateliers sont les meilleurs juges de la capacité de leurs employés.

Burney ayant été ingénieur-pilote, il pouvait prendre charge d'aucun convoi, et il n'é-

tait pas nécessaire de l'employer deux ans sur des convois transportant du bois.

Par M. Bulmer.—Je crois être arrivé sur le lieu de l'accident vers 4½ heures a. m. J'y rencontrai Burney vers 5 heures, dans la cuisine du maître de station. Il était assis près du poêle la tête appuyée sur une table. Je lui demandai s'il était l'ingénieur du convoi en question. Il me répondit que oui, et qu'il était tombé avec sa locomotive. Lui ayant demandé ensuite s'il connaissait les règlements de la compagnie, il me répondit que oui. Lui ayant aussi demandé comment l'accident était arrivé, il me répondit si confusement que je ne le questionnai pas davantage. Je pense que Burney savait à qui il parlait. Je ne me rappelle pas que Burney m'ait parlé du conducteur.

Le coronaire s'objecte à ce que M. Bulmer demande à M. Bydges sur qui il croit pouvoir faire retomber la responsabilité de l'accident.

Par M. McCready.—Je ne pense pas qu'il eût été possible à un ingénieur tombé avec sa locomotive dans la rivière de se sauver.

Par M. Becket.—Je n'ai pas vu de sable dans les habits de Burney, et ceux qu'il portait étaient secs. Quelques parties du chemin Grand Tronc ont servi depuis 16 à 17 ans, et je crois que c'est le seul accident important qui soit arrivé dans cet espace de temps.

Je puis prouver que les convois d'émigrés sont fourvus d'eau 3 fois entre la Pointe-Lévi et Richmond.

M. Henry Bailey est alors assermenté.—Je suis surintendant pour le trafic sur la section Est du Grand-Tronc, comprise entre Montréal et Portland, depuis le mois d'octobre 1863. Je suis au service de la compagnie depuis un peu plus de 10 ans.

M. Bailey donne ici la narration de tout ce qui s'est passé à sa connaissance relatif à l'accident.

Vers 1 heure le 28 juin dernier, j'ai reçu un télégramme de la Pointe-Lévi, conçu en ces termes :

“ Environ 500 émigrés partiront d'ici vers 3 h. p. m.”

J'en reçus un autre plus tard, conçu en ces termes ;

“ Grand nombre d'émigrés allemands sont partis à 3h. 40 p.m. :—15 pour New-York, via St. Lambert ; 19 pour Montréal ; 20 pour

les district du centre ; 21 pour au-delà essayé d'en distinguer la couleur. A première de Toronto, 284 pour au-delà de Sarnia, par vu je n'aurais pu le faire.

Ces télégrammes étaient signés "A. S. McVean," surintendant local de ce district, qui s'étend depuis Pointe-Lévis jusqu'à Richmond, et depuis cette première place jusqu'à la rivière du loup.

(M. Bailey lit ensuite plusieurs télégrammes transmis à ses agents aux différents stations où devait arrêter le convoi d'émigrés, leur indiquant ce qu'ils avaient à faire au sujet de ce convoi.)

En réponse à M. Bulmer, il dit qu'il considère qu'un seul garde-frein était suffisant sur le convoi en question.

En réponse au coronaire, il dit que toutes les infractions aux règlements commises dans son district lui sont soumises.

Midi ayant sonné ! l'enquête est ajournée à 2 heures précises.

La séance est reprise à 2 heures p. m.

Le major Campbell, assermenté. — Je demeure à St. Hilaire depuis 1846. J'ai souvent traversé sur le pont de Belœil dans le convoi du Grand-Tronc. Chaque fois que je suis passé sur ce pont, le convoi s'est arrêté avant de s'engager sur le pont du côté de Belœil, non de St. Hilaire. Je ne saurais dire cependant que les convois n'arrêtent pas sur ce côté du pont. Durant cet espace de temps, je suis venu à peu près deux fois par semaine à Montréal. Avant de s'engager sur ce pont, on ralentissait la vitesse des convois, mais on n'arrêtait pas tout-à-fait du côté de St. Hilaire. J'ai déjà aperçu de la station de St. Hilaire les lumières du sémaphore placé du côté de Belœil, sans toutefois en pouvoir définir la couleur. Je n'ai jamais eu occasion d'aller le soir à l'extrémité sud du dit pont.

Par M. Reinhardt. — Il n'est pas à ma connaissance que les convois arrêtent tout-à-fait avant de s'engager sur le pont du côté de St. Hilaire.

Par M. Bulmer. — Je ne saurais dire jusqu'à quel point la vitesse des convois est ralentie avant de passer le pont du côté de St. Hilaire, mais je sais qu'on la fait toujours sur le convoi par lesquels je suis venu.

Par M. Becket. — J'ai vu des lumières sur le pont du côté de Belœil, mais je n'ai jamais

M. Henry Bailly est de nouveau appelé et fait la narration suivante de tout ce qui s'est passé de remarquable après qu'il eut été informé de l'accident : A 2 heures a. m., le 29 juin, je fus éveillé en sursaut par la sonnette de ma maison et un messenger me remit le télégramme suivant daté de St. Hilaire.

1 heures 30 minutes a. m.

"Le train spécial des émigrés est tombé dans la rivière de Belœil. Un seul garde-frein s'est sauvé. Prenez des mesures pour débarrasser la voie, en venant avec un train spécial.

(Signé,) S. P. Deany.

Je m'habillai à la hâte et me rendis avec le messenger à la Pointe St. Charles. Au pont de Wellington je rencontrai le chef des locomotives. Il me dit que Dean était déjà parti ou était à la veille de le faire sur une locomotive, afin d'établir des communications télégraphiques temporaires à la station de Belœil, pour nous communiquer tous les détails de l'accident. Des hommes furent envoyés chez tous les employés de la compagnie pour leur dire de venir immédiatement pour aider à secourir les victimes. Il s'écoula cependant quelque temps avant leur départ. J'écrivis à M. Brydges qui demeure sur la rue Sherbrooke, et j'appris qu'il avait aussi reçu un télégramme et qu'il était en mesure de se préparer à partir.

Nous allâmes ensemble à la Pointe St. Charles, où je trouvais un messenger de M. Dean m'apprenant qu'on avait déjà retiré 200 passagers et que 15 avaient péri. M. Brydges et moi nous nous rendîmes à Belœil. Je me rendis sur le lieu de l'accident et y vis un amoncellement de chars sous le pont de Belœil. J'ordonnai de ne pas toucher aux chars qui se trouvaient en dessous, parce que le moindre dérangement pouvait faire crouler les autres et causer la mort de ceux qu'ils renfermaient. J'envoyai ensuite chercher le Dr. Brousseau de Belœil et il m'offrit l'une de ses maisons pour déposer les morts et les blessés. Avant de partir de la Pointe St. Charles, M. Brydges me donna instruction de requérir le services de tous les médecins de Montréal dont je connaissais la résidence.

Des ambulances improvisées furent emmenées pour transporter les morts et les blessés. Les morts furent placés dans le second étage

d'un hangar à portée, et les blessés dans la maison du Dr. Brousseau. Je me procurai ensuite tous les approvisionnements que je pus trouver et envoyai chercher du lait dans les fermes environnantes. M. Dillon me demanda ensuite si je voulais voir l'ingénieur qui avait la charge du convoi en question. Je le suivis dans sa cuisine et là je vis un homme sans souliers ni bas assis près du poêle. Lui ayant demandé s'il était l'ingénieur du convoi en question, il me répondit que oui. Il était plié sur lui-même et paraissait en proie à un profond chagrin. Lui ayant demandé s'il était blessé, pour toute réponse il porta la main sur sa tempe et son côté. Je lui demandai comment l'accident était arrivé, et il me répondit que le convoi était tombé avant qu'il eût aperçu la lumière ; qu'il avait renversé la locomotive, mais qu'il n'avait pu arrêter le convoi, et qu'il avait fait le plongeon avec elle.

Lui ayant demandé s'il avait lu les règlements spéciaux, il me répondit que oui. Il me fit la même réponse quand je lui demandai s'il savait qu'il fallait arrêter le convoi avant d'entrer sur le pont. Lui ayant demandé pourquoi il n'avait pas été plus prudent, il me répondit qu'il ne connaissait pas le chemin et qu'il n'avait pas pu faire plus qu'il n'avait fait. Voyant qu'il était souffrant et dans une position tout à fait pénible, je cessai de le questionner. Plus tard je le vis en compagnie de M. Brydges, et il lui dit à peu près ce qu'il m'avait dit.

Quelque temps après, dans le cours de la matinée, je vis Burney sur le terrain de l'accident, et il me parut tout-à-fait remis. M. Yates, l'ingénieur en chef du Grand Tronc rencontra aussi Burney. Il lui demanda entre autres choses s'il avait lu les règlements spéciaux et ordinaires. Burney répondit qu'il les connaissait par cœur. M. Yates lui demanda combien de fois il les avait lu ; il répondit 50 ou 100 fois.

Plus tard dans la journée, je rencontrai le garde-frein Giroux, et je lui demandai de me dire ce qu'il savait de l'accident. Il me dit qu'il était venu sur la locomotive depuis Acton jusqu'à St. Hilaire, pour montrer à l'ingénieur la route. Je lui dis qu'il n'avait aucune affaire à monter sur la locomotive. Il me répondit qu'après avoir pris du bois et de l'eau à St. Hilaire, Finn, le conducteur, lui avait dit d'aller préparer la lampe du dernier char,

—et qu'ils le remplacerait pendant son absence ; que vers le milieu du pont, au moment où il sortait du char pour aller placer la lumière en question, il entendit le signal donné par le sifflet d'appliquer les freins : peu d'instants après, il entendit le bruit de la chute des chars, et sauta juste au moment où le *van car* disparaissait dans l'abîme. Il se sauva en se cramponnant à l'une des chaînes du pont.

Je passai le reste du jour à Belœil : faisant tout en mon pouvoir pour secourir les blessés. Je revins à la ville à 9 heure du soir et retournai à Belœil avec le coronaire et le jury, le 30 juin au matin. Le coronaire et le jury firent l'examen *post-mortem* des corps déposés dans le hangar en question. Je restai à Belœil jusqu'à 9 heures ce soir-là et revins ensuite à Montréal, ayant vu retirer de la rivière ce que nous considérons être le dernier cadavre.

Par le coronaire—C'est le devoir de l'agent à Belœil de faire rapport au surintendant de toutes les infractions aux règlements concernant le passage du pont de Belœil.

Jamais, avant l'accident en question, on ne m'a fait rapport d'une infraction comme celle commise par Burney. J'ai traversé très souvent le pont de Belœil la nuit, et chaque fois que j'y suis passé—excepté lorsque je me rendais à Portland—les trains se sont arrêtés au pont. Longtemps avant de devenir surintendant, j'ai eu occasion de voir les lumières du sémaphore en question, et j'ai pu remarquer qu'on pouvait les voir distinctement à la station de St. Hilaire et à différents endroits depuis là jusqu'à la tête du pont. J'ai fait ces observations longtemps avant que je sois devenu surintendant. Dans le cas où un convoi serait arrêté à la tête du pont, un conformité des règlements, je considère qu'il pourrait ensuite le traverser à n'emporte qu'elle vitesse d'autant plus que dans mon opinion il ne serait pas susceptible d'atteindre une grande vitesse avant d'avoir traversé le pont. Je me rappelle que les employés du Grand-Tronc sont allés en pic-nic sur des chars à grains : je ne me rappelle pas d'autres occasions où l'on se soit servi de pareils chars pour le transport des voyageurs.

Je me suis assuré à Belœil que Burney n'était pas ivre au moment de l'accident. J'étais

porté dans le moment à le faire, mais je puis dire positivement qu'il ne l'était pas.

Par M. Clendinning.—Je connaissais très bien Thomas Finn. Il était employé depuis 6 ans par la compagnie, et était sans aucun doute un des meilleurs conducteurs de mon district, — stable, tempérant, industrieux, et grandement estimé par ses confrères.

Par M. Isaacson.—Nous ne saurions conduire le service du chemin avec sécurité si les règlements s'y rapportant n'étaient pas strictement observés, et la meilleure preuve de cette avancée, c'est que nous avons des règlements imprimés que nous annexons aux catalogues transmis aux ingénieurs. Dans le cas où le règlement 24 serait enfreint et que j'en serais instruit je destituerais sur le champ le conducteur qui s'en serait rendu coupable. En supposant le cas d'un ingénieur ne connaissant pas le chemin, et apercevant dans le lointain une lumière rouge, son devoir serait d'arrêter immédiatement son convoi, sans s'occuper à quelle distance il s'en trouve éloigné; de partir ensuite très doucement et de marcher jusqu'à ce qu'il eût rencontré quelqu'un pour lui indiquer le danger, et lui donner la raison de l'exposition de cette lumière. C'est là ce que devrait faire tout ingénieur quelque peu au fait des règlements.

Par M. Wagner.—Le convoi en question se composait autant que je me rappelle, de 4 chars à bagage placés à la suite du *tender*, de 6 chars à grains; de chars de 2^{de} classe, et d'un *van car*. Un de ces chars à grains ou *box-car* peut contenir 25 ou 30 bêtes à cornes. Les lumières blanches mises sur certains convois sont pour avertir qu'ils sont suivis par un autre convoi.

Par M. Reinhardt.—Il n'est pas à ma connaissance que le règlement No. 24 ait jamais été enfreint.

Par M. Isaacson.—Après m'être renseigné auprès des conducteurs et maîtres de stations j'ai appris d'eux qu'ils arrêtent toujours à la tête du pont du côté de St. Hilaire. Ils admettent cependant que dans certains cas, après avoir aperçu le signal indiquant que toute est bien sur le côté de Belœil, ils continuent sur le pont sans arrêter tout-à-fait. Dans leur opinion, ce ralentissement de vitesse équivaut à un arrêt complet du train.

Je suis heureux de pouvoir dire que les ré-

glements de la compagnie sont mis en force avec beaucoup plus de rigueur qu'il y a 3 ans. Je ne saurais excuser l'interprétation donnée par quelques-uns de mes conducteurs au règlement, No. 24 et j'ai dit à quelques-uns d'entre eux qu'ils devaient les suivre à la lettre et ne pas se fier à l'interprétation qu'ils pouvaient leur donner.

Un conducteur de train régulier doit rapporter l'arrivée de son convoi à la station; mais cela n'est pas nécessaire pour un train spécial.

Par M. Reinhardt.—Tout convoi doit être pourvu d'une corde pour mettre la cloche de la locomotive en branle, et cette corde doit traverser le convoi dans toute sa longueur. Le devoir du conducteur est de veiller à ce qu'il y ait une corde de ce genre sur son convoi. Tous les convois sans distinction doivent en avoir une. Je ne saurais dire si le convoi en question était pourvu d'une pareille corde. Le conducteur de tout convoi de fret a à sa disposition des cordes pour un convoi 2 fois la longueur du convoi en question.

Par M. Becket.—Je soumetts deux livres, l'un constatant les punitions infligées aux employés qui ont enfreint les règlements de la compagnie, — l'autre renfermant certains règlements pour l'usage particulier des ingénieurs de la compagnie.

Par M. Stevenson.—Je ne saurais dire s'il y avait 2 garde-freins sur le convoi en question.

Par M. Dawson.—Un convoi de 11 chars, dont 4 chargés de bagages et le reste chargé de passagers, pèserait, en comptant la locomotive et le tender, 180 tonnes. La pente à partir de la station de St. Hilaire jusqu'au centre de la courbe qui se trouve entre cette station et la tête du pont est de 28 pieds par mille, égale à 150 pour toute, la distance entre la tête du pont et la station, qui est d'environ $\frac{3}{4}$ de mille. L'ingénieur aurait pu arrêter son convoi peu de temps après être parti de la station, sans le secours du garde-frein ou du conducteur. Etant persuadé qu'aucun ingénieur n'a été nommé ingénieur sur le Grand Tronc sans être parfaitement capable de prendre soin de sa locomotive, je dis que si un employé fait marcher sa locomotive avec une vitesse de 15 ou 16 milles à l'heure sur la distance entre St. Hilaire et le pont, c'est qu'il le veut bien,

Par M. Bulmer.—Je nomme les ingénieurs, mettre les freins,—ce qui est son devoir, si les derniers sont tenus d'arrêter au pont, et freins n'étaient pas appliqués et que le conducteur prenne les moyens de le faire mis à leur disposition. Les conducteurs me sont responsables; et dans le cas où j'apprendrais d'un conducteur que l'ingénieur du convoi qu'il avait sous sa charge avait traversé le pont sans prendre les précautions nécessaires, j'aurais certainement réprimandé ce dernier. Quand le chauffeur ou le conducteur d'un convoi s'aperçoivent qu'un ingénieur descend une pente trop vite, leur devoir est d'appliquer les freins afin de diminuer la vitesse. Ils ont des instructions spéciales à cet effet. Dans la conversation que j'eus avec le prisonnier à Belœil il me dit que le conducteur se tint sur la locomotive avec lui en venant de St. Hilaire. A tous ceux qui viennent faire application comme garde-freins, j'ai soin d'expliquer l'importance des fonctions qu'ils sont appelés à remplir, et je m'assure s'ils ont toute l'activité nécessaire pour le poste qu'ils ambitionnent.

Cinq heures ayant sonné, la séance est ajournée au lendemain à 2 h. p. m. (aujourd'hui.)

NEUVIEME JOUR.

9 juillet 1864.

La séance est ouverte à 2 heures.

M. Henry Bailey est de nouveau examiné.—Je produis un portemonnaie, contenant \$80 et un papier, ainsi que plusieurs memoradums, pris à l'un des émigrés par 3 émigrés qui rapportèrent que ce portemonnaie avait été prit sur la personne de son propriétaire, dangereusement malade. Il fut transmis au Dr. Scott pour être remis au propriétaire. Le Dr. eut occasion de voir le voleur qui se disait blessé, et il constata qu'il ne l'était.

Par M. Dawson.—Dans une tempête de neige ou par un fort brouillard, lorsque les lumières du sémaphore ne sont pas visibles, le gardien du pont a des signaux explosifs qu'il doit placer sur la lisse à environ 600 verges de l'endroit où se trouve le danger. En passant sur ces signaux explosifs, la locomotive le fait éclater, et alors l'ingénieur arrête le convoi. L'ingénieur est responsable et doit surveiller tous les signaux susceptibles d'être produits; mais dans le cas où l'ingénieur, en descendant la courbe de St. Hilaire, s'apercevrait, qu'il ne peut contrôler la locomotive, pour une raison ou une autre, et qu'il sifflerait pour faire

Par M. Stevenson—La première chose que je fis en arrivant sur le lieu de l'accident fut de m'assurer par moi-même s'il y avait quelques-uns des chars de submergés. J'allai examiner ensuite de combien de chars se composait le convoi, et combien il comprenait de chars à bagager. Je pus voir moi-même qu'il y avait 4 de ces derniers chars submergés, et que les 8 autres chars de passagers se trouvaient au-dessus du niveau de l'eau.

La principale occupation du chauffeur est de chauffer la fournaise, mais il lui reste plus de la moitié de son temps pour observer le chemin. Il doit être prêt à tous les chemins de traverse à sonner la cloche; il doit aussi le faire aux stations et autres endroits où il est nécessaire de le faire.

Les records tenus au département des locomotives à Richmond, renferment les détails les plus minutieux sur l'état de chaque machine. L'ingénieur est tenu de donner l'état de la locomotive dont il a la charge et ce rapport fait au chef d'atelier est entré dans le record en question.

[M. Bailey ayant été enjoint de produire ce record, promet de le faire lundi prochain à la séance de 2 heures. Ce record est à Richmond.]

Andrew McBean, assermenté par le Coronnaire—Je suis surintendant local du district de St. Grand-Tronc. Je réside à la Pointe-Lévi. J'occupe cette position depuis le mois d'octobre dernier, et je suis au service de la compagnie depuis 11 ans.

C'est moi qui préside à l'embarquement des voyageurs à cet endroit, et qui est chargé de voir si les convois sont pourvus de tout ce qu'il faut. J'ai eu connaissance du départ du convoi d'émigrés en question. Ce train est parti de la Pointe-Lévi à 3.40 p.m., le 28. Il portait environ 359 adultes, autant que je puis me le rappeler, et environ 100 enfants. Joseph White en était l'ingénieur; je ne me rappelle pas le nom du chauffeur. Il portait deux

garde-freins. Ce convoi se composait de 12 chars : 4 chars à bagages attachées à la locomotives ; 6 chars à grains pourvus de bancs ; un char de seconde classe, et un *van car*. Les premiers cinq chars à grains avaient des bancs ; le char des passagers ne pouvant contenir le reste des émigrés, on ajouta un autre char. Il est à ma connaissance que des sceaux d'eau furent mis dans ces chars ; le conducteur me dit qu'il en avait fait mettre 21. Les chars à grains n'étaient pas pourvus de fosses d'aisance.

Par M. Wagner—Je ne me rappelle pas que M. Buchanan, l'agent en chef d'émigration, se soit absenté de la station de la Pointe-Lévi pendant l'embarquement de ces émigrés.

Je n'ai pas assisté à leur embarquement, mais je les ai vu dans les chars. Je peux aussi dire que son assistant, M. Stafford, se trouvait dans le temps à la station. Je ne connais pas M. Jorgensen, employé dans les bureaux d'immigration. M. Sinn, l'un de mes aides, s'y trouvait aussi. Un interprète parlant l'anglais et l'allemand, accompagnait ces émigrés. Ce dernier renseignement me fut donné par le conducteur et plusieurs autres personnes présentes. Je ne saurais dire si cet interprète avait été envoyé par le gouvernement. M. Buchanan sais que je suis le préposé en chef à la vente des billets du Grand Tronc à la Pointe Lévi.

Par M. Reinhardt—Les chars à grains dont il a été question à l'enquête, peuvent loger 60 personnes confortablement ; ils sont pourvus de deux portes latérales. Je recommandai au conducteur de faire la visite des chars durant le voyage et d'arrêter à toutes les stations sur la route pour permettre aux employés de débarquer s'ils en avaient besoin. Quelques-unes de ces stations sont à 10 ou 15 milles de distance. Les portes de ces chars étaient fermées et n'offraient aucun danger.

Par M. Stevenson—Je considère qu'il était nécessaire qu'il y eut deux garde-freins sur ce convoi. C'est au conducteur à voir si le nombre de gardes-freins est suffisant sur un convoi. Il était aussi nécessaire qu'il y en eut deux entre Richmond et Montréal, qu'entre Richmond et la Pointe-Lévi.

Par M. McCready—Deux gardes-freins étaient nécessaires sur ce convoi. Je n'ai jamais voyagé soit comme conducteur, soit

comme ingénieur sur un chemin de fer, mais je sais qu'il fallait deux gardes-freins sur ce convoi. Cependant, dans le cas où le conducteur agit en cette capacité, un seul garde-freins est suffisant.

Je sais que le chauffeur doit agir comme garde-freins sur la locomotive et le tender. L'ingénieur, le chauffeur, le garde-freins et le conducteur agissant comme garde-freins peuvent certainement arrêter n'importe quel convoi ; mais d'un autre côté le conducteur n'est pas censé donner toute son attention à cette partie du service.

Par M. Becket—Je considère que le conducteur est plus captivé par les devoirs de sa charge entre la Pointe-Lévi et Richmond qu'en cette dernière place et Montréal.

Par M. Stevenson—Les chars à grains n'étant pas pourvus de portes à leur extrémité, le conducteur est obligé pour le visiter d'attendre que le convoi soit arrêté à une station. Le conducteur de la Pointe-Lévi dit au conducteur de Richmond en arrivant à cette station, qu'il n'avait pas à s'occuper des billets de voyage des émigrés avant d'être arrivé à St. Lambert.

William Thuler, émigré, est assermenté, et George Julius Gebhard lui sert d'interprète. Je suis natif du Grand-Duché de Mecklenbourg-Sohrwein, et je suis cordonnier.

Je suis arrivé à Québec le 26 juin dernier. Je m'embarquai à la Pointe-Lévi sur les chars du Grand Tronc pour me rendre à Montréal. Je ne saurais dire exactement quel jour je m'embarquai ainsi, mais je pense que c'était le mardi, veille de l'accident. Le char sur lequel je fis le voyage contenait vingt émigrés. Je pense que le convoi se composait de trois chars. Je me trouvais dans un char affecté aux transports des animaux. Je m'embarquai à quatre heures. Le char sur lequel je fis le voyage avait des banc placés longitudinalement ; mais il y avait un espace réservé vis-à-vis les ouvertures latérales. Ces bancs étaient de simples planches clouées sur des tréteaux. Ce char fut pourvu de sceaux d'eau durant la première partie du voyage, mais nous en manquâmes presque tout le reste du voyage.

A neuf heures du soir, les sceaux étaient vides ; on demanda à les faire remplir. Les employés nous apportèrent ces mêmes sceaux remplis d'eau, mais quand nous les eûmes épuisés

sés et que nous en demandâmes d'autre, on ne nous écouta pas. Les passagers souffrirent beaucoup de la chaleur durant le jour et du froid la nuit, les portes ayant été laissées ouvertes. Il n'y avait pas de lumière dans le char où je me trouvais, mais je ne saurais dire s'il y en avait dans les autres. Je me trouvais dans le dernier char à grains, et il y avait derrière ce char un autre char aussi rempli de voyageurs. Je ne suis pas débarqué à la station de St. Hilaire, où nous ne sommes arrêtés qu'un instant. Je n'ai pas essayé d'y débarquer. Les portes n'étaient pas fermées au cadenas. Entre St. Hilaire et le pont-levis je n'ai pas entendu le sifflet de la locomotive. J'étais éveillé. J'avais déjà entendu le sifflet sur d'autres parties de la route. Entre St. Hilaire et le lieu de l'accident le convoi marcha à une grande vitesse. Je n'ai jamais voyagé aussi rapidement en Allemagne. La vitesse du convoi sur cette partie du chemin fut à peu près la même que sur le reste de la route.

Le char sur lequel je me trouvais ne fut pas submergé, et 5 minutes après la chute du convoi, la porte en fut brisée et je pus sortir avec plusieurs autres. J'aperçus des individus qui travaillaient à secourir les victimes. Ma femme, qui était avec moi, eut le poignet brisé ; plusieurs passagers furent légèrement contusionnés.

Par M. Clendinning—Je me suis embarqué à Hambourg sur le *Neckar*. Je fus bien traité par les agents d'immigration à la Pointe-Lévi. Durant le voyage de Richmond à Montréal, j'eus occasion de voir débarquer des passagers. Chaque fois qu'on demanda au conducteur d'ouvrir les portes pour sortir, il fut fait selon que nous le désirions.

Par le prisonnier—Je ne saurais dire quelle était la vitesse du convoi entre St. Hilaire et le pont.

Anthony Jorgensen—Par le Coronaire—Je suis interprète allemand et norvégien au service du gouvernement à Québec, depuis le 1er mai 1864. Je suis chargé de me tenir à l'arrivée de tout vaisseau au port de Québec avec des émigrés, et de faire rapport de telle arrivée au chef de mon département.

Il est aussi de mon devoir de donner à tous les émigrés qui arrivent à ce port les renseignements dont ils ont besoin relativement à la route qu'ils veulent prendre, et aux chances

d'établissement et de travail qu'ils peuvent trouver au Canada, s'ils ont l'intention de s'y établir. J'ai eu connaissance du départ d'un fort convoi d'émigrés allemands, bohèmes, norvégiens et polonais, de la station de la Pointe-Lévi.

Le *Neckar* portait 538 passagers ; il y eut deux naissances durant la traversée ; 7 décès d'enfants âgés de moins de 7 ans. Ces émigrés débarquèrent à Québec le 27 juin. M'étant rendu le lendemain à la Pointe-Lévi, où s'étaient rendus ces émigrés, j'appris qu'un vieillard de plus de 80 ans était mort dans la nuit. Le chef de mon département fut officiellement informé que 10 de ces émigrés étaient partis le soir même pour New-York, laissant 522 émigrés. Deux heures avant le départ du convoi de la Pointe-Lévi, j'eus occasion de reconnaître qu'environ 51 personnes n'avaient pas le moyen d'entreprendre le voyage.— 8 de ces personnes restèrent à bord du

Neckar, où ils travaillèrent ; 1 autre se rendit à Montréal par bateau, laissant 469 émigrés à la Pointe-Lévi. Je n'étais pas présent à l'embarquement de ces émigrés à cette station ; je n'y suis point obligé. Ces émigrés prirent leurs billets d'un agens proposé à ces fonctions au pont de Québec. Je ne suis point tenu de voir si les émigrés ont tout ce qu'il leur faut sur les convois ; mais dans le cas où ils seraient maltraités, il est de mon devoir d'intervenir. Je ne sache pas qu'il y ait un agent du gouvernement chargé de voir à cela. En mon absence, il y avait un interprète à la Pointe-Lévi pour leur donner tous les renseignements nécessaires ; son nom est M. Sinn. Il peut se faire que M. Sinn se soit absenté pendant mon absence. J'ai remarqué l'un de ces chars à grains plus particulièrement, vu que je vis un des employés y clouer des planches sur des tréteaux ; mais je n'y entrai pas. Je vis comment les bancs étaient disposés. Ils étaient placés longitudinalement.

Par M. Wagner—Mon chef M. Buchanan, me transmit verbalement ses instructions. Je dois veiller à ce qu'on ne circonviene pas et ne maltraite pas les émigrés. Je ne considère pas que devais en conscience rester jusqu'au départ du convoi en question. Je ne crois pas que ce fut des chars à bestiaux, parceque je vis de la farine sur le plancher de l'un de ces chars. Je ne parlai de ces chars qu'avec M.

White, le conducteur. Voici les raisons pour lesquelles je crois qu'on pouvait avec raison se servir de ces chars. Ces émigrés attendaient depuis le matin après une traversée fatigante et si on avait attendu plus longtemps pour les expédier, au lieu de 500, on en aurait eu 1200, car deux autres navires venaient d'arriver dans le port de Québec chargés d'émigrés, et par conséquent ils auraient eu beaucoup plus à souffrir dans le cours du voyage. Le char dont je vis l'intérieur me parut passablement propre. Je ne saurais dire combien de personnes ces chars peuvent contenir. Les émigrés sont parfaitement libres de suivre la route qui leur plaît ; le prix du passage étant le même sur le Grand-Tronc et par les bateaux de la Compagnie du Richelieu, ils n'ont qu'à choisir entre ces deux routes. Il est arrivé plus d'un navire chargé d'émigrés, cette année. Je n'ai pas pour habitude d'assister au départ de ces émigrés.

Par M. Reinhardt—Les deux vaisseaux dont j'ai parlé plus haut sont le *Norwegian* et le *Antwerp*. Je ne saurais dire positivement si M. Sinn est employé par le gouvernement.

Par M. Stevenson—Je ne saurais dire si M. Buchanan fut instruit que ces émigrés allaient être expédiés sur ce convoi de chars à grains. Je n'eus pas occasion de lui en parler.

Par M. Bulmer—Je parle 4 langues ; M. Sinn parle l'allemand. Il y avait un interprète sur le convoi qui avait été envoyé par M. Shipman. Il est de mon devoir de rapporter à M. Buchanan toute imposition pratiquée sur les émigrés. Dans le cas où je me serais aperçu qu'on avait retenu illégalement un émigré à bord d'un de ces navires, mon devoir aurait été d'en instruire M. Buchanan. Je devrais en faire autant si cela arrivait sur un convoi de chemin de fer. Il n'y a pas de proposé spécial nommé par le gouvernement pour empêcher ces cas. Les billets vendus aux émigrés le sont à meilleur marché qu'au voyageur de 2^e classe. L'interprète qui se trouvait sur le convoi a échappé et a continué son voyage jusque dans l'Ouest.

La séance est ajournée à 2 heures lundi.

DIXIÈME JOUR.

Lundi, 11 juillet 1864.

La séance est ouverte à 2 heures.

George Hopkins, assermenté—Je suis au

service du Grand-Tronc depuis près de 2 ans. Avant ce temps, j'étais dans la compagnie du Grand Occidental. Je suis chauffeur et ingénieur. Je connais Burney, qui a servi sous moi pendant 2 ou 3 mois comme chauffeur. Je voyage la plus grande partie du temps entre Acton et Durham, et j'ai fait le voyage à Montréal une fois durant ce temps, cette année. J'ai souvent passé sur le pont de Belecil durant les 20 derniers mois.

Je pense avoir vu les signaux du sémaphore de la Station de St. Hilaire, et j'ai pour habitude de les consulter la nuit et le jour en arrivant à la courbe de ce côté, d'où je les ai certainement aperçus. Quelquefois j'ai arrêté le convoi en arrivant à cet endroit ; d'autres fois j'ai ralenti sa vitesse, de manière à l'avoir sous mon contrôle ; mais dans tous les cas, j'ai attendu pour passer le pont qu'on exposât le signal indiquant que tout était bien—le signal blanc à cette dernière signification—et le signal vert d'avancer avec précaution. J'ai toujours regardé Burney comme un employé attentif et connaissant son devoir. Le chauffeur comme l'ingénieur est obligé d'observer les signaux quand il n'est pas occupé à d'autre chose. Il arrive quelquefois que le chauffeur fait fonctionner la locomotive, même quand l'ingénieur se trouve présent.

La vitesse moyenne en traversant le pont est de 4 à 8 milles à l'heure. J'ai eu occasion de télégraphier à M. King pour lui demander un remplaçant comme pilote durant 1 ou 2 jours. Il me répondit qu'il n'avait personne à m'envoyer, mais que si je pensais que Burney fût capable de conduire une locomotive, il m'enverrait un chauffeur pour remplacer ce dernier. Il y a de cela à peu près 2 mois. Je lui fis réponse que Burney était parfaitement qualifié à cet effet, et il m'envoya un chauffeur. Je donnai alors la locomotive à Burney pour deux jours, et il s'en tira bien. Il voyagea durant ce temps entre Acton et New-Durham.

Par M. Clendinning—Je pense qu'il y a à peu près 2 ou 3 mois que Burney est venu à Montréal avec moi en qualité de chauffeur, et je pense qu'il connaissait le chemin. Il me parut avoir toutes les connaissances requises d'un chauffeur. Je ne me rappelle pas que Burney ait fait des objections quand je lui donnai la charge de ma locomotive pour les deux jours en question.

Par M. Salter—Nous arrêtons généralement le convoi du côté nord du pont ; mais je l'ai traversé quelquefois sans arrêter tout à fait—suffisamment cependant pour pouvoir le faire au cas de besoin. J'ai rencontré Burney à Montréal avant que j'aie fait le voyage avec lui, et je pense qu'il était venu en qualité de chauffeur. Je pense qu'il connaissait bien les règlements de la compagnie : sa manière d'agir l'indiquait.

Par M. Isaacson—Je considère que Burney avait assez de connaissances comme chauffeur pour m'engager à le recommander comme ingénieur.

Par M. Wagner.—Le premier convoi qui me fut confié sur le Grand Occidental, quand je devins ingénieur, était un train mêlé—de passagers et de frêt. Sur ce chemin de fer on fait une différence entre un ancien et un nouvel ingénieur. A ces derniers on donne généralement à conduire des trains pour le transport du bois. J'ai été engagé par M. Eaton pour la compagnie du Grand Tronc, et j'ai fait quelques voyages comme chauffeur pour apprendre la route ; on m'a ensuite donné une locomotive à conduire. Je pense que Burney fit avec moi comme chauffeur le voyage à Montréal dans le mois de mai.

Par M. Reinhardt.—Un ingénieur à qui le garde d'un convoi régulier est donnée, est toujours informé de l'heure à laquelle il arrivera à la Pointe St. Charles, à son départ de Richmond. On nous dit quelquefois aussi de presser la vitesse du convoi ou de la ralentir. Je pense que le convoi d'émigrés dont il est question ne devait pas marcher plus de 20 milles à l'heure. J'ai déjà conduit des convois spéciaux de voyageurs.

Par M. L. Beaudry—Je ne saurais jurer que Burney ait de son propre mouvement sonné la cloche, aux chemins de traverse, pendant que j'ai voyagé avec lui. Je ne lui ai non plus jamais demandé s'il connaissait la route. Je pense que la distance entre la station St. Hilaire et la tête du pont est d'environ un mille et un quart.

Par M. Becket—La vitesse moyenne des convois en descendant la courbe de St. Hilaire, est d'environ 15 milles à l'heure.

Par M. Marion—Je ne saurais dire si Burney savait qu'il y avait un pont-levis à la traverse de Belœil ; mais je pense qu'il le savait.

Par M. Stevenson—J'ai toujours trouvé Burney parfaitement qualifié pour les devoirs de sa charge.

Par M. McCready—Le premier et seul voyage que j'ai fait à Montréal avec Burney a été la nuit. Cette fois, nous arrêtâmes à d'heure à St. Hilaire pour prendre de l'eau. Je ne saurais dire si Burney savait qu'il y avait un pont-levis à Belœil. Cette fois le pont était fermé.

Par M. Becket—Le devoir du conducteur est de voir à ce que la vitesse du convoi ne soit pas trop grande.

Par le prisonnier—Je suis certain que la cloche de la locomotive a été sonnée par vous entre Acton et Montréal, quand nous avons fait ce voyage. Je considère que vous avez servi assez longtemps sur une locomotive pour en connaître le service et voyagé assez longtemps sur ce chemin pour le connaître.

Joseph Procule Préfontaine est assermenté par le Coronaire—Je demeure au pont de Belœil depuis 5 ans. Je me rappelle de l'accident arrivé à cet endroit le matin du 29. Je m'y suis transporté immédiatement. Une partie des blessés furent transportés chez nous. J'y vis aussi Burney qui me dit être le conducteur du convoi qui venait d'être précipité dans la rivière. Je ne le connaissais pas. Il me demanda de l'eau pour se laver la tête, et me dit qu'il était tombé dans la rivière. Ne sachant pas parler l'anglais, je ne le questionnai pas. Presque toujours les convois arrêtent du côté de Belœil avant de traverser le pont. Burney ne se plaignit pas d'être blessé ailleurs qu'à la tête. Les convois n'arrêtaient pas toujours à la tête du pont du côté de St. Hilaire, mais ils ralentissent leur vitesse. La figure de Burney était couverte de boue.

Par M. L. Beaudry—La figure de Burney était aussi barbouillée de sang, et ses vêtements étaient trempés par l'eau. Il me parut sortir de la rivière. Ses vêtements me parurent être de couleur noire, mais ils étaient tellement trempés et couverts de boue, que je ne pus en préciser la couleur.

A cet endroit des procédés, M. le grand-connétable Bissonnette est assermenté par le coronaire pour être questionné relativement à un subpoena qu'il avait été chargé de servir, samedi dernier, à Walter Shanley. M. Bissonnette répond qu'il n'a pu trouver M. Shan-

ley chez lui samedi et aujourd'hui, et qu'on lui a répondu qu'il serait de retour ce soir à 6 heures.

Thomas King, assermenté.—Le numéro de l'engin donné à Burney porte le no. 168. Dans le livre tenu à cet effet à l'atelier des locomotives de Richmond, je vois que cette locomotive a été nettoyée le 27 juin, et qu'un ressort du tender a été réparé. Le lendemain, le 28, elle fut de nouveau nettoyée. Elle le fut aussi plusieurs fois avant ces dates.

[Ces diverses entrées sont signées par ceux qui ont fait faire ces nettoyages.]

M. King explique que les fuites de vapeur qui peuvent se produire lorsque le jeu de pistons n'est pas parfaitement serré, ne sauraient empêcher l'ingénieur de contrôler sa locomotive.

Un interprète allemand est ensuite assermenté pour traduire le témoignage de Joachim Behnke.—Il dit :—Je suis prussien, et suis arrivé à Québec il y a 15 jours. Je suis parti de la Pointe Lévi le mardi à bord du convoi d'émigré qui est tombé dans la rivière Richelieu. Je me trouvais dans le 3e char de l'arrière. Immédiatement avant l'accident, j'entendis quelqu'un courir sur le dessus du char dans lequel je me trouvais. Je n'ai point entendu le bruit du sifflet de la locomotive. La personne qui courait sur le dessus des chars se dirigeait vers l'arrière. Presque aussitôt après le convoi tomba dans la rivière. Je ne saurais dire si nous étions sur le pont quand j'ai entendu courir sur le convoi. Je ne savais pas du tout où nous étions.

Par M. Wagner.—Je sommeillais au moment de l'accident, mais la secousse de la chute du convoi me réveilla.

M. Walter Shanley est alors assermenté.—Je suis ingénieur civil résidant à Montréal. Je suis membre du parlement provincial. Il y a deux ou 3 ans, entre 1858 et 62, j'étais directeur général du Grand Tronc. Durant mon administration, les règlements aujourd'hui en force dans la compagnie du Grand Tronc furent rédigés et révisés. Les infractions importantes de ces règlements m'étaient et devaient m'être rapportées.

Par M. Isaacs.—Les règlements spéciaux de la compagnie n'étaient pas exactement les mêmes qu'aujourd'hui, mais leur intention et leur portée étaient exactement les mêmes. Je

ne saurais dire que le règlement qui ordonne d'arrêter au pont de St. Hilaire aujourd'hui était en force durant mon administration. Je ne saurais dire si les règlements consignés dans le catalogue des départs et arrivées mentionnaient comme pont-levis le pont St. Hilaire, mais de mon temps la pratique était d'arrêter avant de traverser les ponts pourvus de pont-levis, ou de ralentir la vitesse du convoi. Le pont de St. Hilaire devrait toujours être traversé à très petite vitesse par les convois; c'était la pratique de mon temps. L'application des freins endommage le pont quand on les applique à un convoi le traversant à grande vitesse. Je considère qu'il est aussi sûr pour les voyageurs de faire marcher le convoi à petite vitesse que de l'arrêter tout-à-fait avant de s'engager sur le pont.

Par M. Reinhardt.—Je ne me rappelle pas qu'il ait été fait, de mon temps, de rapport contre aucun ingénieur ayant enfreint le règlement relatif au passage du pont. Je considère qu'un convoi traversant ce pont à raison de 15 milles à l'heure, ne saurait être arrêté dans un espace de moins de 900 pieds. Je considère que c'est un court apprentissage que celui d'un individu qui n'a voyagé que 9 fois sur une route et qui est ensuite nommé ingénieur pour voyager sur une route qu'il ne connaît pas du tout. Les ingénieurs, à quelque classe qu'ils appartiennent, sont responsables au même degré. Un accident peut aussi bien arriver sous un ingénieur chargé d'un convoi de voyageurs que sous un ingénieur-pilote. Si les règlements ne sont pas observés, les deux sont exposés aux mêmes dangers. Il n'y a rien d'irrégulier à faire d'un chauffeur un ingénieur; au contraire, c'est la pratique universelle de créer ces derniers. Je pense que ce serait une sage précaution de la part du surintendant en chef du chemin d'afficher aux différentes stations voisines des ponts des instructions spéciales imprimées relativement au passage des convois sur ces ponts. Un convoi de voyageurs est certainement toujours considéré comme plus précieux qu'un convoi de fret.

Par M. Stevenson.—Les convois voyageant la nuit devraient toujours être pourvus de bancs à dossier et de lampes. Je considère que tout officier qui nomme ingénieur un chauffeur quelconque est responsable de la

ONZIEME JOUR.

compétence de ce dernier sous tous les rapports. Il n'y a pas le moindre doute que ce serait une sauvegarde additionnelle d'avoir un appareil télégraphique fonctionnant entre St. Hilaire et Belœil, pour annoncer l'ouverture du pont, et empêcher le départ de tout convoi de la station de St. Hilaire avant la fermeture ; mais je suis d'avis qu'il vaut mieux s'en rapporter aux réglemens en force ; s'ils sont suivis, il n'y pas le moindre danger. Si on adoptait ce moyen, cela diminuerait et transporterait à un autre employé la responsabilité qui incombe aux ingénieurs d'après les réglemens actuels.

Par M. Dawson—Un convoi de 11 chars devrait avoir 2 garde-freins, à part le conducteur. La vitesse d'un convoi descendant une pente est plutôt contrôlée par la locomotive que par l'application des freins. Je considère qu'un ingénieur capable de conduire un convoi de fret est capable de prendre charge d'un convoi de passagers dans n'importe quel temps.

Par M. Bulmer—Je considère que le service du chemin serait plus difficile s'il y avait un sémaphore à chaque extrémité du pont de Belœil. Cela occasionnerait de la confusion. Je considère qu'il serait bon d'afficher au pont et à la station de St. Hilaire des instructions spéciales relatives au passage du pont.

Par M. McCreedy—Je ne voudrais pas donner à un ingénieur d'une locomotive-pilote la charge d'un convoi de passagers, dans le cas où il n'aurait pas eu auparavant occasion de conduire un pareil convoi.

Par M. Ogilvie—Le réglemeⁿt no. 24 est amplement suffisant s'il est bien observé.

Par M. Becket—Deux garde-freins étaient nécessaires sur le convoi en question.

Par M. Clendinning—Je ne pense pas qu'une demi-douzaine de garde-freins auraient pu empêcher le convoi en question de tomber dans la rivière quand on pensa à l'arrêter.

Dans le cours de mon administration, je ne me rappelle pas que nous nous soyons servi de chars à grains pour transporter les émigrés ; mais nous nous en sommes servi quelquefois pour des excursions de plaisir faites par nos employés ou des sociétés.

L'enquête est alors ajournée à 7 heures p. m. demain soir, (ce soir.)

La séance s'est ouverte hier, (mardi) à 7 heures du soir.

Conformément à la demande de l'un des jurés. Henry Bailey soumet une liste des accidents qui se sont produits sur la ligne du Grand Tronc dans le cours de l'année dernière.

En réponse à M. L. Beaudry, M. H. Bailey dit que ces divers accidents sont dus à la grossière violation des réglemens de la compagnie ou à la négligence des victimes.

Le coronaire ayant ensuite demandé au jury s'il désirait faire comparaître quelques autres témoins, le jury déclara qu'il était satisfait des témoignages déjà donnés. Alors, M. le coronaire Jones fit la charge suivante :—

Messieurs.—Je vais maintenant clore cette pénible et lamentable enquête. Avant de le faire, toutefois, permettez-moi d'appeler votre attention sur le passage suivant écrit par Baker au sujet de la loi des coronaires :

“ Le jury du coronaire, dit cet auteur, est infiniment plus important qu'aucun autre, en ce que les enquêtes sont faites en public devant un officier en loi et par 12 hommes à qui le serment a été administré à cette fin ; le jury du coronaire étant aussi grand jury, son personnel peut être porté, et dans les causes importantes il est porté à 23. Ce jury étant tenu de recevoir tous les témoignages pour et contre la personne en cause, il est par conséquent en mesure de rendre un verdict équitable et juste pour les parties concernées.”

Ainsi, MM., vous pouvez voir que d'après Taylor les fonctions que vous êtes appelés à exercer sont identiques à celles d'un grand jury, en autant qu'il s'agit de cas d'homicide. En dehors de l'action qui peut être prise par la couronne, votre verdict est susceptible d'exonérer ou de traduire devant le pre-

mier tribunal de ce pays toute personne contre laquelle pèse une accusation. Connaissant la haute intelligence, qui distingue chacun des membres de ce jury ; ayant été à même de voir avec quelle soin et quelle attention vous avez examiné les différents témoins qui ont comparu devant vous, je sens qu'il est parfaitement inutile et superflu de faire de nouveau l'historique de cette épouvantable et désolante catastrophe. Je me contenterai d'en faire ressortir tout ce qui pourrait vous aider à former votre jugement et contribuer à assigner à sa véritable cause cette calamité sans exemple dans les annales des chemins de fer de ce pays.

Le 28 du mois de juin dernier, 469 émigrés s'embarquaient à Québec sur les chars du Grand Tronc pour se rendre à Montréal. Le convoi qui les portait se composait de 11 chars ; ce convoi, arrivé à Richmond, était confié au conducteur Finn, à l'ingénieur William Burney, au chauffeur Nicholas Flynn et au garde-freins Gédéon Giroux. Jusqu'à St. Hilaire, aucun accident ne vint troubler son voyage ; mais entre cette dernière station et celle de Belœil, la plus épouvantable catastrophe vint tout à coup l'assaillir.

Le pont qui à cet endroit relie les deux rives du Richelieu avait été ouvert pour laisser passer un convoi de bateaux se rendant aux Etats-Unis, et l'ingénieur du train d'émigrés négligeant de ralentir la vitesse du convoi en descendant la courbe du côté de St. Hilaire, s'engagea sur le pont et alla engloutir dans le gouffre toute la cargaison humaine qui lui avait été confiée.

Il a été parfaitement établi à l'enquête, que les signaux généralement employés pour indiquer le péril avaient été employés en cette occasion. De plus, l'un des règlements de la compagnie du Grand-Tronc dit expressément

que tous les convois devront arrêter avant de s'engager sur le pont en question.

Maintenant, voici les questions qui viennent naturellement à l'esprit :

L'ingénieur Burney ignorait-il ce règlement ? Lui a-t-il été possible d'apercevoir les signaux exposés sur le sémaphore du côté de Belœil ? Pouvait-il, même en surveillant la route avec l'attention qu'on avait raison d'attendre de lui, apercevoir la lumière rouge ?

Maintenant, si l'on présume que le chemin lui était parfaitement inconnu, et qu'il ignorait le règlement l'obligeant d'arrêter son convoi à la tête du pont du côté de St. Hilaire, devant en cela s'en rapporter au conducteur et au chauffeur, n'était-il pas de son devoir de ralentir la vitesse du convoi avant de s'engager sur le pont ? Il a été dit à l'enquête que le convoi avait traversé le pont à une vitesse de 15 milles à l'heure, et que malgré cette extrême rapidité, il était possible à l'ingénieur de l'arrêter en deça du gouffre s'il l'avait essayé au moment de s'engager sur le pont. Est-il bien vrai, maintenant, que cela lui fût possible ? Il a aussi été dit à l'enquête que sans l'aide du garde-frein cela lui aurait été tout-à-fait impossible et il a été établi que le garde-freins n'était pas à son poste au moment de l'accident, ayant été chargé par le conducteur de préparer les lampes du *van car*.

Nous voyons aussi par le témoignage d'un homme éminemment qualifié à donner une opinion sur cette matière, que même avec le secours de 6 garde-freins, il aurait été impossible d'arrêter sur le pont un convoi le traversant à une vitesse de 15 mille à l'heure.

Comme ingénieur, Burney semble n'avoir eu qu'une faible connaissance de la route, et sa nomination au poste d'ingénieur, était toute nouvelle ; d'un

autre côté, il était depuis 7 ans au service de la compagnie, et dans le cours de ces 7 années il avait été constamment occupé dans le département des locomotives, où il avait toujours rempli scrupuleusement ses devoirs.

Le conducteur du convoi en question était Finn, l'un des employés les plus capables de la compagnie du Grand Tronc,—qui connaissait parfaitement la route et qui sans nul doute connaissait particulièrement la nature du pont de Belœil, et les règlements s'y rapportant. Il était facile à Burney de se renseigner auprès de Finn.

D'un autre côté, le mécanisme de la locomotive retirée de la rivière indiquait qu'il avait été renversé et qu'on avait par conséquent essayé d'arrêter le convoi ; cependant, il a été impossible de préciser à quel moment cette tentative a été faite.

Le garde-freins Giroux a dit dans son témoignage que le convoi est tombé dans la rivière juste au moment où le sifflet de la locomotive donnait le signal d'appliquer les freins.

Relativement au No. 24 des règlements de la compagnie, qui enjoint aux ingénieurs d'arrêter les convois à la tête du pont du côté de St. Hilaire, il a été prouvé à l'enquête que ce règlement a été systématiquement violé par les ingénieurs de la compagnie du Grand-Tronc ; et que ces infractions ne semblent pas avoir été rapportées aux officiers supérieurs de la compagnie du Grand-Tronc ; l'observation de ce règlement a été l'exception.

MM. Brydges et Bailey disent dans leur témoignage que chaque fois qu'ils ont voyagé sur le Grand Tronc, les convois sont arrêtés du côté de St. Hilaire, et que tout ingénieur qui n'arrêterait pas à cet endroit serait immédiatement destitué.

D'un autre côté, les ingénieurs pensent ne pas enfreindre l'esprit de ce

règlement en se contentant de ralentir la vitesse du convoi et d'attendre pour traverser le pont que le signal indiquant que " tout est bien " ait été exposé.

Cette excuse est évidemment boiteuse et insuffisante, car je n'ai aucun doute que si le règlement 24 avait été observé dans le cas qui nous occupe aujourd'hui, Burney n'aurait pu manquer d'apercevoir les signaux du sémaphore et ce terrible accident aurait été évité.

M. Bailey dit dans son témoignage que Burney avait déclaré en sa présence qu'il connaissait les règlements de la compagnie par cœur ; qu'il les avait lus plus de 60 fois. C'est à vous, messieurs, de juger et de peser ce point important ainsi que toutes les parties saillantes des témoignages que vous avez entendus. Dans le cours de cette enquête, certains témoins ont déclaré que le nombre d'employés sur le convoi en question était amplement suffisant ; d'autres ont déclaré le contraire, et ont formellement dit qu'un convoi de 11 chars devait avoir 2 garde-freins. Ce sera à vous, messieurs, de constater jusqu'à quel point la compagnie du Grand Tronc est responsable pour l'acte commis par Burney.

Avant de terminer, je vous ferai une dernière réflexion. Vous savez aussi bien que moi la différence qui existe entre les mots meurtre et homicide. Ainsi donc, si vous ne pouvez attribuer à l'action volontaire de qui que ce soit la mort des 90 émigrés qui ont péri au pont de Belœil, cette épouvantable catastrophe devra être considérée comme le résultat d'un accident dû à l'ignorance et au défaut de jugement de celui qui était chargé du convoi en question.

Après cette allocution du coronaire, la salle d'enquête fut vidée par les étrangers, et le jury, sous la garde du grand connétable Bissonnette, et du

sergent Donahue, de la police riveraine, entra en délibérations. Après quelques heures de consultation, il revint avec le verdict suivant :—

“ Les jurés soussignés, nommés pour s'enquérir des circonstances qui ont amené la mort de Théophiba Koffeld et des personnes dont les noms se trouvent sur la liste ci-annexée, lesquelles personnes ont péri dans l'accident du pont de Belœil, sont d'opinion que Théophiba Koffeld et les personnes en question sont venus à leur fin dernière en étant précipités dans la rivière Richelieu le matin du 29 juin dernier, avec une locomotive et un convoi de chars, par l'ouverture du pont levis qui se trouve du côté de Belœil, sur la ligne du Grand Tronc.

“ Que dans l'opinion des soussignés cet accident est dû à la grossière négligence de Wm. Burney, l'ingénieur qui avait la charge du convoi en question.

“ Que dans l'opinion des soussignés, le chef d'atelier des locomotives à Richmond a manqué de jugement et de prudence en confiant ainsi à un ingénieur la charge d'un convoi, sans auparavant s'assurer si cet ingénieur connaissait les signaux de la route.

“ De plus, les soussignés sont d'opinion que l'infraction presque habituelle du règlement de la compagnie relatif au passage du pont du côté de St. Hilaire, a beaucoup contribué à occasionner l'accident du 29 ultimo.

“ Que les gardiens du pont de Belœil, en ne rapportant pas ces infractions à leurs supérieurs, sont grandement reprehensibles.

“ De plus, les soussignés sont d'opinion que le convoi en question aurait dû avoir deux garde-freins, et que le devoir du conducteur du dit convoi était de voir à cela.

“ En dernier lieu, les soussignés sont d'opinion qu'il y aurait beaucoup plus de sécurité pour les voyageurs du district est du dit chemin si le pont-levis de Belœil était enlevé.

“ Montréal, 13 juillet 1864.

(“ Signé),

“ JOSEPH JONES, Coronaire.

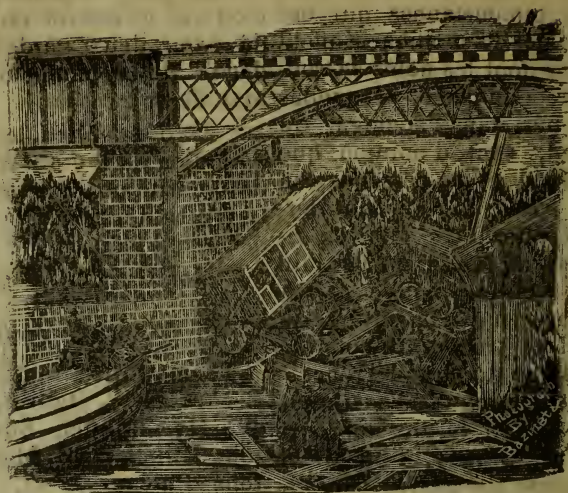
Thomas Mussen, président ; John C. Becket, S. W. Ogilvie, Thos. McCready, Hy. Bulmer, Sam. E. Dawson, John Elliott, J.-B. Marion, S. Giraldi, John Phelan, J. H. Isaacson, Wm. Salter, Thos. Hood, Js. L. Mathewson, Wm. Clendinning, Gottlieb Reinhardt, Wm. Wagner.

Ce verdict fut rendu ce matin à une heure et demie, le jury étant reste enfermé depuis 8 heures et un quart la veille.

Le prisonnier Burney a été envoyé en prison pour attendre son procès qui aura lieu au prochain terme de la cour du banc de la reine, et les témoins qui ont comparu à l'enquête ont été sommés de se tenir prêts à comparaître à cette époque.

Accident de Chemin de fer au Pont de Belœil

28 JUIN 1864.



Enregistré, conformément à l'Acte de la Législature Provinciale, en l'année 1864, par A. Bazinet, au Bureau du Régistrateur de la Province du Canada.

A. BAZINET & Cie.,
PHOTOGRAPHES CANADIENS,
COIN DES RUES NOTRE DAME ET St. VINCENT.

MM. Bazinet & Cie., remercient cordialement les messieurs du Clergé et leurs amis en général pour le bienveillant patronage et l'encouragement libéral qu'ils en ont reçu, et espèrent que par l'attention et la bonne volonté dans l'exécution des commandes qu'on voudra bien leur confier, mériter, comme par le passé, leur patronage.

A. Bazinet & Cie., sont les seuls photographes de cette ville qui possèdent des vues fidèles de L'ACCIDENT DU PONT DE BELŒIL, M. Bazinet s'étant transporté sur les lieux le même jour, a saisi l'affreux spectacle dans tout son horreur. On peut se procurer ces photographies chez lui, coin des rues Notre-Dame et St. Vincent et chez Z. Chapeleau, libraire.

NOUVEAU MAGASIN
DE MARCHANDISES SECHES

138, RUE NOTRE-DAME,

PRÈS DE LA RUE ST. GABRIEL A L'ENSEIGNE

DU PAVILLON ROUGE

GIRARD & GUENETTE

Ont ouvert leur magasin de Marchandises Sèches. Ils ont en main un assortiment complet de

Marchandises de Fantaisie, de Gout et d'Étape

—TEL QUE :—

ETOFFES A ROBES, (de toutes qualités),
SOIE NOIRE ET DE COULEUR,
DRAPS TWEEDS, PARASOLS,
CHAPEAUX, RUBANS, MERINOS, DOUBLES,
GANTS DE TOUTES SORTES,
Etc., Etc., Etc.

—AUSSI :—

Une très grande quantité de Marchandises achetées aux Encans, endommagées et non endommagées qu'ils vendront bien au-dessous de la valeur réelle, tel que :

DRAP NOIR, DRAP A MANTEAUX,
CASIMIRE NOIR ET COULEUR, TWEEDS, COTON JAUNE,
INDIENNE, SHIRTING, BATISTE, TAPIS,

Et beaucoup d'autres articles trop nombreux pour être énumérés.

Ne faites pas vos achats sans faire une visite au

MAGASIN No. 138, RUE NOTRE-DAME,

ENSEIGNE DU PAVILLON ROUGE

BONNE ADRESSE.

AVEZ-VOUS BESOIN DE

Livres d'Histoires, de Littérature, de Prières etc., richement relié ?

Papiers, Enveloppes, Livres Blancs ?

Tapisseries, Patrons Nouveaux ?

Parfumeries, Peignes, Brosses, etc. ?

Vin Oporto, recommandé pour les malades ?

Vin de Table, Rouge et Blanc ?

Cognac pur de tout mélange ?

VOUS TROUVEREZ TOUT CELA A LA MAISON

J. B. ROLLAND & FILS,

No. 8, RUE ST. VINCENT, MONTRÉAL.

Ainsi qu'une grande variété d'articles de Goût et de Fantaisie,
propres à être donnés en cadeaux.

PORTRAITS PHOTOGRAPHIQUES.

ON peut se procurer CHEZ MM. BUXTON, LÉVEILLÉ &
MOORE, No. 126, Rue Notre-Dame, toute sorte de

PORTRAITS POUR BOITES, CARTES DE VISITE, ALBUMS,

ET DES

PORTRAITS A L'HUILE,

de toute grandeur à un prix plus bas que partout ailleurs.

☛ Deplus : une magnifique photographie représentant la

CATASTROPHE DE ST. HILAIRE,

pour la modique somme de 15 sous.

N'OUBLIEZ PAS !

No. 126, RUE NOTRE-DAME.

La Presse

JOURNAL FRANÇAIS QUOTIDIEN

PUBLIÉE AU

**No. 18, RUE ST. GABRIEL
MONTREAL.**

PRIX D'ABONNEMENT :

Édition Quotidienne	- - - - -	\$5 par an
" Semi-Hebdomadaire	- - - - -	3 "
" Hebdomadaire	2 "

PAYABLE D'AVANCE, TOUS LES SIX MOIS.

Après à peine sept mois d'existence, LA PRESSE a atteint une circulation de plus de quatre mille exemplaires; conséquemment il est impossible de trouver dans la presse française un journal qui offre de plus grands avantages à ceux qui annoncent.

IMPRESSIONS DE TOUTES SORTES

Exécutées à

DES PRIX TRÈS MODÉRÉS.

**LANCTOT, BOUTHILLIER & THOMPSON,
PROPRIÉTAIRES.**

LES

AMERS D'OR

DE

HUBBEL

SONT RECONNUS POUR ETRE LE

MEILLEUR REMEDE

POUR LA

Dyspepsie,
Brûlement de Cœur,
Débilité,
Prostration,

Etc., Etc., Etc.

Ils sont doux dans leur action sur le système et augmentent graduellement la force de la circulation, favorisent l'action des organes digestifs, et contrecarent les mauvais effets d'un changement d'eau et de diète. Les personnes d'un emploi sédentaire qui, par manque d'exercices nécessaires, deviennent débiles et généralement faibles, trouveront dans l'usage de ces Amers un secours presque immédiat.

☞ A vendre en Gros et en Détail par

DEVINS & BOLTON,

Pharmaciens et Agents Généraux pour le Canada,
Près le Palais de Justice, Montréal.

A vendre chez tous les Pharmaciens.